Die Autokasko-Versicherung in Theorie und Praxis.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines doctor rerum politicarum
der hohen juristischen Fakultät der Universität Bern
vorgelegt

von

Silvio Martinoli
aus Pianezzo.

Weinfelden
A.-G. Neuenschwander'sche Verlagsbuchhandlung
1930

R. U.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

MEINER FRAU

Inhaltsverzeichnis.

ALLGEMEINER TEIL.

Einleitung.

Seite

§ 1. Automobilverkehr und Automobil-Versicherungstypen.

A. Der Werdegang des Automobils und die Intensivierung des Automobilverkehrs 9

B. Die Automobil-Versicherungstypen 13

I. Abschnitt.

Begriff, Funktion und Stellung der Autokasko-Versicherung im Versicherungssystem.

§ 2. Begriff und Funktion der Autokasko-Versicherung.

A. Zur Terminologie „Autokasko-Versicherung“ . . . 21

B. Der allgemeine Begriff 26

C. Die eigentliche Kaskoversicherung 28

1. Die reine Kaskoversicherung 28

2. Die Bruchschadenversicherung 32

3. Die Versicherung der Pneumatiks u. der Gummireifen 37

4. Die Einbruchdiebstahl-Versicherung 39

D. Die Kasko-Nebenversicherungen 42

1. Die Feuerversicherung 42

2. Die Reiseeffekten-Versicherung 46

3. Die Aufruhr-Versicherung 47

E. Besondere Formen der Autokasko-Versicherung . . 50

1. Die Autokasko-Versicherung der Automobilfabriken und -handlungen 50

2. Die Autokasko-Wertzuwachs-Vorsorgeversicherung 55

§ 3. Die Stellung der Autokasko-Versicherung im Versicherungssystem.

A. Die Autokasko-Versicherung vom versicherungswissenschaftlichen Standpunkt aus 57

B. Die Autokasko-Versicherung vom Standpunkt der Oekonomik aus; ihre Stellung zur Automobilversicherung . 62

II. Abschnitt.

Entwicklung und Bedeutung.

Seite

§ 4. Entstehung und Entwicklung der Autokasko-Versicherung im allgemeinen.

A. Die Entstehung der Autokasko-Versicherung . . . 71
B. Die Autokasko-Versicherung in außereuropäisch. Staaten 75
1. Die Vereinigten Staaten 75
2. Kanada 86
3. Australien 92
4. Japan 95
C. Die Autokasko-Versicherung in den west- und nordeuropäischen Staaten 97
1. England 97
2. Frankreich 99
3. Schweden 102
4. Norwegen 105
5. Dänemark 106
D. Die Autokasko-Versicherung in Mitteleuropa . . . 108
1. Deutschland 108
2. Oesterreich 113
3. Ungarn 115
4. Tschechoslowakei 116
5. Polen 117
6. Holland 118
7. Belgien 119
E. Die Autokasko-Versicherung in den süd- und osteuropäischen Staaten 120
1. Spanien 120
2. Italien 121
3. Jugoslawien 122
4. Die Sowjet-Union 123

§ 5. Die Autokasko-Versicherung in der Schweiz im besondern.

A. Bis 1918 125
B. Von 1919 bis 1922 127
C. Von 1923 bis zur Gegenwart 135
1. Das Schweizergeschäft 135
2. Das Gesamtgeschäft der einheimischen Versicherungsgesellschaften 142

§ 6. Die wirtschaftliche Bedeutung der Autokasko-Versicherung.

A. Die privatwirtschaftliche Bedeutung 146
1. Die wirtschaftliche Bedeutung vom Standpunkt des Versicherungsnehmers 146

Seite

2. Die wirtschaftliche Bedeutung vom Standpunkt des Versicherers 148
a) Die Verlustquellen der Autokasko-Versicherung und ihre Ursachen 148
b) Wege zur Sanierung bzw. Hebung der Autokasko-Versicherung 151
B. Die volkswirtschaftliche Bedeutung 154

SPEZIELLER TEIL.

I. Abschnitt.

Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen.

Vorbemerkung 158

§ 1. Die Bestimmungen allgemeiner Natur.

A. Die Prämienzahlung 160
B. Beginn und Dauer der Versicherung 161
C. Gerichtsstand und Sachverständigen-Kommission . . 163
D. Die Handänderung 166

§ 2. Die besonderen Bestimmungen.

A. Der Umfang der Versicherung 169
1. Die positive Umschreibung 169
a) Die eigentlichen Kaskoschäden 169
b) Die zusätzliche Deckung 173
c) Die örtliche Geltung 174
2. Die Ausschlußbestimmungen (Negative Umschreibung) 175
a) Schäden infolge außergewöhnlicher Ereignisse . 176
b) Schäden bei aktiver Beteiligung an Wett- und Rennfahrten 177
c) Schäden infolge von Witterungs- und Temperatureinflüssen 178
d) Maschinen-, Bruch-, Betriebs- und Bremsschäden 179
B. Die Obliegenheiten des Versicherungsnehmers im Schadenfall 180
1. Rettungspflicht 180
2. Anzeigepflicht 182
3. Pflicht zur Einreichung eines Kostenvoranschlags . 184
C. Die Leistungspflicht des Versicherers 185
1. Die Haftung des Versicherers bei Totalschäden . . 185
2. Die Haftung des Versicherers bei Teilschäden . . 187
3. Die Haftung des Versicherers bei Diebstahlschäden 190
4. Die Haftung des Versicherers bei Schwarzfahrten . 191
5. Der Abandon 193

II. Abschnitt. Seite

Betriebstechnik.

§ 3. Systeme und Struktur der Prämienberechnung.

Vorbemerkung 194

A. Die Tarifgrundlagen 197

1. Die Versicherungssumme 197
2. Versicherungssumme und Pferdestärke 201
   a) Die Kombination der Versicherungssumme mit der Pferdestärke 201
   b) Die Pferdestärke allein 204
3. Gewicht bzw. Tragfähigkeit 206
4. Die Zahl der gefahrenen Kilometer 208

B. Der Fabrikatstarif 209

1. Der reine Kaskotarif 210
   a) Das Selbstbeteiligungs- und Deckungssystem . . 210
   b) Der Tarif für Privatpersonenautomobile . . . 211
   c) Der Tarif für Handelsautomobile 215
   d) Der Tarif für Automobile zu öffentlichen Zwecken 217
2. Der Diebstahltarif 218
3. Der Feuertarif 221

C. Der Kaskotarif für Automobilfabriken und -handlungen 224

§ 4. Verbandsbildung.

A. Allgemeines 229

B. Die bestehenden Unternehmerverbände 231

1. Allgemeine Verbände 231
2. Spezialisierte Interessenverbände 233
   a) Verbände der Automobilversicherer 233
   b) Der deutsche Auto-Kasko-Verband 234

§ 5. Ersatzleistung.

A. Die Feststellung des Schadenfalls 236

B. Die Schadenberechnung 239

Vorbemerkung 239

1. Der Wert des Automobils unmittelbar vor dem Schadenfall 240
2. Die Wiederherstellungskosten 242
3. Die Abzüge „neu für alt“ 245

C. Die Schadenregelung 246

Uebersicht der Tabellen 248

Literaturverzeichnis 252

Sachregister 255

Abkürzungen.

AJ	=	Assekuranz-Jahrbuch.
BerVA	=	Bericht des Eidgenössischen Versicherungsamts.
DVVG	=	Deutsches Gesetz über den Versicherungsvertrag.
DVZ	=	Deutsche Versicherungs-Zeitung.
JR	=	Juristische Rundschau für die Privatversicherung.
NZ	=	Zeitschrift für Versicherungswesen (Neumann's).
OeVVG	=	Oesterreichisches Versicherungsvertragsgesetz.
OR	=	Schweizerisches Obligationenrecht.
ORev	=	Oesterreichische Revue.
SVA	=	Sammlung der Entscheidungen schweizerischer Gerichte in privaten Versicherungsstreitigkeiten.
VerAfP	=	Veröffentlichungen des Aufsichtsamts für Privatversicherung.
VGW	=	Versicherung und Geldwirtschaft.
VVG	=	Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag.
WVZ	=	Zeitschrift für die gesamte Versicherungs-Wissenschaft.

Vorwort.

Der Zweck dieser Arbeit ist, die Autokasko-Versicherung in ihrer wirtschaftlichen und rechtlichen Struktur, in ihrer internationalen Entwicklung und Bedeutung, sowie in ihrer betriebswirtschaftlichen Gestaltung systematisch zu erfassen. Es soll dadurch eine geschlossene Darstellung von der Fülle der Probleme gegeben werden, soweit dies im Rahmen einer allgemein gehaltenen Untersuchung, wie der vorliegenden, überhaupt möglich ist. Diese Arbeit dürfte eine in der Versicherungsliteratur vorhandene und bei der gegenwärtigen Verbreitung des Automobils und der Automobilversicherung fühlbare Lücke auszufüllen geeignet sein.

Das mir zur Verfügung gestellte Zahlen-, sowie das Druckmaterial (vor allem Tarife und Allgemeine Versicherungsbedingungen) ist aus einer umfangreichen, bei in- und ausländischen Versicherungsunternehmungen, sowie bei privaten und öffentlich-rechtlichen Institutionen im Ausland durchgeführten Erhebung gewonnen worden. Den Leitern dieser Institutionen und allen jenen Personen, die mir bei der Materialbeschaffung behilflich waren, sei an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen. Zu Dank verpflichtet bin ich aber vor allem Mr. H. P. Stellwagen, Secretary-Treasurer of the National Bureau of Casualty and Surety Underwriters, Mr. J. Ross Moore, Secretary and Manager of the National Automobile Underwriters Conference, in NewYork; Mr. C. H. Fredrickson, Statistician of the Canadian Automobile Underwriters Association,

Toronto, und Mr. G. D. Finlayson, Superintendent of Insurance, Ottawa. Auch den Direktionen einzelner Schweizerischen Versicherungsgesellschaften, besonders derjenigen der Zürich-Unfall, sei hier besonders gedankt. Meinen verbindlichen Dank möchte ich an dieser Stelle ebenfalls den Herren Prof. Dr. W. E. Milliet für das am Entstehen dieser Arbeit bekundete Interesse und Prof. Dr. M. R. Weyermann für seine wertvollen Ratschläge aussprechen.

Bern, im Oktober 1929.

Der Verfasser.

ALLGEMEINER TEIL.

Einleitung.

§ 1.

Automobilverkehr u. Automobilversicherungstypen.

A. Der Werdegang des Automobils und die Intensivierung des Automobilverkehrs.

Die Idee der Fortbewegung ohne Menschen- oder Tierkraft ist sehr alt. Versuche, ein Fahrzeug zu schaffen, das auf mechanischem Wege vorwärts bewegt wird, sind bereits im 16. Jahrhundert unternommen worden. Der historisch berühmte Cugnot-Dampfwagen von 1769, der heute noch im Musée des Arts et Métiers in Paris aufbewahrt wird, ist ein rasch verschwundener Vorläufer der spätern Straßenlokomotive und somit auch des Automobils gewesen.

Die bedeutungsvolle Wendung von der Straße als Fahrbahn zum Schienenweg hatte sich bald angebahnt, und die Bestrebungen zur Verbesserung und Vervollkommnung der Wattschen Dampfmaschine bewegten sich fortan in der Richtung der Fortentwicklung der Schienenlokomotive. Es ist aber nicht zu verkennen, daß die Eisenbahn gewissermaßen eine Stufe der Entwicklung übersprungen hat, denn bei organischer Entwicklung hätte auf das Pferde-Fuhrwerk ein mechanisch angetriebenes an den Schienenstrang nicht gebundenes Fahrzeug folgen sollen.

Die Schwierigkeit, die Unebenheiten des gewöhnlichen Straßenweges zu überwinden, ist es vor allem gewesen, die den Erfindern und Erbauern der Straßen-Dampfwagen den Erfolg versagten und die Abwandlung der Technik von

der Konstruktion frei beweglicher Straßenfahrzeuge bewirkten. War bei dem damaligen Stand der Technik an die Anpassung des neuen Fahrzeugs an die Straße nicht mehr zu denken, so war das Suchen nach einer Fahrbahn, die den Anforderungen des vorhandenen Fahrzeugs gerecht zu werden vermochte, naheliegend. So kam es, daß der ursprünglich als Straßenfahrzeug gedachte Dampfwagen zum Schienenfahrzeug wurde.

Die Versuche zur Konstruktion eines — es sei hier der Ausdruck gestattet — motorischen Pferdefuhrwerks, wurden dennoch vereinzelt fortgesetzt. In England war der Dampfwagenverkehr bereits im Aufblühen begriffen, als die englische Gesetzgebung mit einschränkenden Verkehrsvorschriften dem neuen Vehikel den Tod brachte. Es sei hier nur an die berüchtigten «Locomotive Acts» von 1861 erinnert, wodurch die zulässige Geschwindigkeit des Straßen-Dampfwagens bis zu der eines Fußgängers herabgedrückt wurde[1]).

Der Gedanke, die riesige Dampfmaschine in einen kleinen, leichtbeweglichen Wagen einzubauen, konnte erst mit der Schaffung des Gasmotors verwirklicht werden, der die wichtigste Aera im Automobilbau eröffnete. Schon um das Jahr 1870 wurde der erste Petroleummotor konstruiert, dessen Leistung jedoch gering war, dem aber bald der heutige schnellaufende Verbrennungsmotor (Explosionsmotor) folgte. Das Patent Daimler, das im Jahre 1885 das erste mit Benzinmotor betriebene Fahrzeug (einen dreirädrigen Wagen) schützte, ist als Wendepunkt der gesamten Automobilindustrie zu bezeichnen. Die ersten brauchbaren Benzin-Automobile kamen erst um 1890 durch Ingenieur Daimler und Carl Benz, die eigentlichen Begründer des Benzinautomobils, auf den Markt.

---

[1]) Es wurde später sogar noch vorgeschrieben, daß bei Dunkelheit jedem Wagen ein Mann mit einer roten Flagge bzw. einer roten Laterne vorangehen müsse, damit die Leute, speziell die Führer der Pferdefuhrwerke, rechtzeitig das Weite suchen könnten!

Tabelle 1.

Weltbestand an Personen- und Lastwagen, sowie Omnibussen anfangs 1927 und 1928, nach Ländern getrennt.

Land	Zahl der Kraftwagen[1])		Auf 10000 Einwohner[2])entfallen Kraftwagen		Auf 1 Wagen entfallen Einwohner[2])	
	Am 1. 1. 1927	Am 1. 1. 1928	1927	1928	1927	1928
Weltbestand . .	27 650 267	29 687 300	148	159	68	63
darunter:						
Vereinigte Staaten von Amerika . .	22 137 334	23 262 183	1890	1986	5	4,7
Großbritannien . .	1 023 651	1 071 000	226	236	44	42
Frankreich . . .	891 000	956 000	219	235	46	43
Kanada	828 918	949 504	885	1014	11	10
Australien . . .	365 651	423 521	617	715	16	14
Deutschland . . .	319 000	456 000	50	71	199	139
Argentinien . . .	222 610	266 030	226	270	44	37
Italien	138 177	158 600	36	41	280	244
Spanien	135 000	176 075	61	80	163	125
Neu-Seeland . . .	123 224	134 215	907	988	11	10
Schweden	99 220	109 522	164	181	61	55
Belgien	97 270	108 000	125	139	80	72
Brasilien	81 100	136 000	24	40	416	248
Britisch Indien . .	81 925	95 684	3	4	3902	3341
Südafrikan. Union .	76 550	101 200	104	137	97	73
Dänemark . . .	79 687	83 900	233	245	43	41
Holland	69 094	73 894	93	99	107	100
Schweiz[3])	45 659	53 553	115	134	87	74
Kuba	38 038	44 937	113	133	89	75
Japan	42 727	54 654	7	9	1398	1093
Norwegen	30 320	32 350	111	118	90	84
Oesterreich . . .	20 600	23 673	32	37	317	276
Tschechoslowakei .	27 100	39 950	20	29	502	340
Finnland	17 738	25 038	51	72	197	139
Rußland	21 103	18 673	2	2	5473	6185
China	18 928	20 464	0,4	0,4	23 309	21 559

[1]) Nach World Census of Motor Vehicles.

[2]) Die für die Errechnung erforderlichen Bevölkerungszahlen wurden durchweg den Hübner's geographisch-statistischen Tabellen aller Länder der Erde, 69. Ausgabe (1927) entnommen.

[3]) Nach dem Statistischen Jahrbuch der Schweiz.

Der letzte bedeutungsvolle Schritt war jedoch noch nicht getan. Erst mit dem Aufkommen der Gummibereifung, mit der Vervollkommnung des vom schottischen Tierarzt Dunlop erfundenen Luftreifens, konnten die Vorzüge des Automobils zur vollen Geltung gebracht, die Lebensdauer des Motors derart gesteigert werden, daß dem Kraftwagen eine wirtschaftliche Zukunft gesichert war. Die langen Fahrten wurden jetzt für den Automobilisten nicht mehr zur Qual. Jetzt konnte das Automobil seinen Siegeszug antreten.

Man pflegt die Anfänge des Automobilverkehrs auf die Veranstaltung des ersten Automobilrennens Paris-Rouen vom 1. Juli 1894 zurück zu datieren. Bis zur Eroberung der Straße war noch ein weiter Weg. Man zählte um die Jahrhundertwende auf der ganzen Erde kaum mehr als 10 000 Automobile, während am 1. Januar 1928 bereits ein Weltbestand an Personen-, Lastautomobilen und Omnibussen von rund 30 Millionen registriert werden konnte, wovon allerdings nicht weniger als 23 Millionen Kraftwagen auf die Vereinigten Staaten entfallen. Folgende Aufstellung soll einen Einblick in die gewaltige Zunahme der auf der ganzen Erde verkehrenden Automobile gewähren, die vorwiegend der fortschreitenden Popularisierung des neuen Verkehrsmittels zu Lande zu verdanken ist.

Tabelle 2.

Automobil-Weltbestand.[1])

Am 1. Jan.	Weltbestand	Davon entfallen auf die U.S.A.		Auf ein Automobil entfallen Einwohner	
	in Millionen Stück		% [2])	in der Welt	in den U.S.A
1913	1,4	1,3	87	1138	77
1920	10,9	9,2	84	157	11
1922	12,5	10,4	83	141	10
1923	14,6	12,4	85	123	9
1924	18,1	15,3	84	101	7
1925	21,5	17,7	82	86	6
1926	24,6	20,1	82	75	5
1927	27,6	22,1	80	68	5
1928	29,7	23,3	78	63	4,7

[1]) Nach World Census of Motor Vehicles.
[2]) Die Prozente sind auf Grund der genauen Zahlen errechnet worden.

Die gewaltige Verschiedenheit der Intensität des Automobilverkehrs von Land zu Land, die kulturwirtschaftlichen und geographischen Faktoren zuzuschreiben ist, geht aus Tabelle 1 (S. 11) deutlich hervor.

B. Die Automobil-Versicherungstypen.

Entsprechend der gewaltigen Intensivierung des Automobilverkehrs und der vielfach fehlenden zeitgemäßen Disziplinierung des Straßenverkehrs überhaupt, hat sich naturgemäß, trotz aller Sicherungsmaßnahmen, auch die absolute Zahl der Automobilunfälle vermehrt. Prozentual zu dem Automobilbestand und den gefahrenen Kilometern dürften u. E. jedoch diese Unfälle nicht nur nicht zugenommen haben, sondern sogar zurückgegangen sein.

Für den Automobilhalter ist der Automobilverkehr mit einer Anzahl Gefahren verbunden. Diese Automobilverkehrsrisiken sind mannigfaltiger Natur. In bezug auf ihre Gefahrquellen können sie in zwei Hauptgruppen eingeteilt werden: in objektive und in subjektive. Unter objektiver Gefahrquelle verstehen wir die Unfallursache, die nicht einem menschlichen Tun oder Unterlassen zugeschrieben werden kann, wie mechanische Störungen, Witterungsverhältnisse, Straßenverhältnisse und dergleichen. Somit steht auch der Begriff der subjektiven Gefahrquelle bereits fest: die von einem menschlichen Tun oder Unterlassen herrührende Unfallveranlassung. Das ist z. B. die Nichtbeachtung der bestehenden Verkehrsordnung, wie zu schnelles Fahren oder Fahren auf falscher Straßenseite, ferner Trunkenheit oder Krankheit des Fahrers, Mangel an psychotechnischer Eignung des Automobilführers. Hinzu kommen noch die durch das verkehrende Publikum, durch Rad- oder Motorradfahrer, oder durch Führer anderer Fahrzeuge hervorgerufenen Gefahrquellen.

In bezug auf die vermögensrechtlichen Wirkungen der Automobil-Verkehrsrisiken ist der Automobilhalter stets zwei Hauptgefahren ausgesetzt: der gesetzlichen Haftpflicht

einerseits und dem Schaden, den er selbst an seiner Person und seinem Automobil erleiden kann, andererseits. Im Lichte der Interessen des Automobilhalters ist der Ausgang der Automobilunfälle dreifacher Natur:

1. Vom Automobil nicht beförderte Drittpersonen werden im Leben oder Vermögen geschädigt.
2. Die Insassen des Automobils, inklusive Chauffeur, werden getötet oder körperlich verletzt.
3. Der Automobilbesitzer selbst wird getötet oder verletzt oder in seinem Vermögen geschädigt durch Vernichtung bzw. Beschädigung seines Automobils.

Mit dieser Festlegung ist die Brücke geschaffen worden zu der eigentlichen Einteilung der Automobil-Verkehrsrisiken vom versicherungstechnischen Standpunkt. In dieser Hinsicht wird unterschieden zwischen Haftpflicht-, Unfall- und endlich Kaskorisiken, dem wichtigsten Gefahrenkomplex, zu dem sich noch Nebenrisiken untergeordneter Bedeutung beigesellen.

Zum Zwecke der Deckung der mit Automobil und Automobilverkehr in Zusammenhang stehenden Risiken, d. h. um die vermögensrechtliche Härte der dem Automobilhalter drohenden Gefahren zu beseitigen oder abzuschwächen, hat sich eine Reihe von Automobil-Versicherungstypen herausgebildet. Folgendes Schema soll einen summarischen Einblick in die innere Struktur dieses Versicherungskomplexes gewähren.

Die Automobil-Versicherungstypen.

1. Die Automobil-Haftpflicht-Versicherung.
   a) Die Personen-Haftpflichtversicherung.
   b) Die Sachschaden-Haftpflichtversicherung.
2. Die Automobil-Unfallversicherung.
   a) Die Besitzer-Unfallversicherung.
   b) Die Chauffeur-Unfallversicherung.
   c) Die Insassen-Unfallversicherung:
      1. Der Automobil-Fahrgäste.
      2. Der Begleitleute der Lastkraftwagen.

3. Die Autokasko-Versicherung.
   a) Die eigentliche Kaskoversicherung.
   b) Die Einbruchdiebstahl-Versicherung.
   c) Die Feuerversicherung.
   d) Die übrigen Kasko-Nebenversicherungen.
4. Die Autoleben-Versicherung.
5. Die kombinierte Automobilversicherung.
   a) Die kombinierte Versicherung i. e. S.
   b) Die Einheitsversicherung.
6. Die übrigen und verwandten Automobil-Versicherungstypen.
   a) Die Auto-Tafel-Versicherung.
   b) Die Auto-Chômage-Versicherung.
   c) Die Auto-Kredit-Versicherung.
   d) Die Triptyque-Versicherung.
   e) Die Rechtsschutz-Versicherung.

Diese systematische Gruppierung der Automobil-Versicherungstypen ist um so notwendiger, als es unmöglich wäre, diese im Rahmen eines kurzen einleitenden Paragraphen im einzelnen darzustellen. Im folgenden soll versucht werden, die Funktion der einzelnen Versicherungsformen in knappen Zügen zu beleuchten, um von vornherein die Stellung und die Funktion der Autokasko-Versicherung im Automobil-Versicherungssystem in etwas plastischer Weise zum Ausdruck zu bringen.

Die Hauptformen der Automobilversicherung im weitern Sinne sind die Autohaftpflicht-, die Autounfall- und die Autokasko-Versicherung.

Die Automobil-Haftpflicht-Versicherung bietet dem Versicherungsnehmer Schutz gegen berechtigte Schadenersatzansprüche Dritter, zu den er auf Grund der bestehenden gesetzlichen Haftpflichtbestimmungen wegen Körperverletzung oder Tötung von nicht in seinem Dienst stehenden Personen verpflichtet wird. Die Versicherung ist

an das in Antrag und Police näher bezeichnete Automobil gebunden und erstreckt sich, soweit eine Haftung besteht, auch auf die Automobilfahrgäste und kann auf die Beschädigung bzw. Zerstörung fremder im Eigentum oder Besitz dritter Personen stehenden Sachen oder Tiere ausgedehnt werden. Eine weitere wichtige wirtschaftliche Funktion der Automobil-Haftpflichtversicherung, der Haftpflichtversicherung überhaupt, ist die Uebernahme der Abwehr unberechtigter Schadenersatzansprüche und der damit verbundenen Kosten durch die Versicherungsanstalt.

Je nach der Stellung der bei der Autounfall-Versicherung begünstigten Person zum versicherten Automobil ist zu unterscheiden zwischen Besitzer-, Chauffeur- und Insassen-Unfallversicherung.

Der reinen Autobesitzer-Unfallversicherung kommt insofern keine große Bedeutung zu, als der Versicherungsnehmer im Wege einer regulären Einzel-Unfallversicherung, durch geringe Prämiendifferenz, neben den Automobilunfällen auch die beruflichen Unfälle, die verschiedenartigen Verkehrsunfälle, sowie andere Unfälle des praktischen Lebens mitversichern kann. Wichtiger ist dagegen die Chauffeur-Unfallversicherung, die meistens eine Unfallversicherung auf fremde Rechnung darstellt, und je nachdem nur berufliche oder auch außerberufliche Unfälle einschließen kann. Diese beiden Versicherungsformen gewähren bei der Verunfallung des Automobilbesitzers bzw. des Chauffeurs, die deren Tod, einen bleibenden oder vorübergehenden körperlichen Nachteil im Gefolge hat, die bedingungsgemäß gedeckte Renten- bzw. Kapitalabfindung oder, bei temporärer Erwerbsunfähigkeit, die vereinbarte Tagesentschädigung.

Die wichtigste Spezialform der Autounfall-Versicherung ist die Autoinsassen-Versicherung, die dazu berufen ist, im Wege der Kollektiv-Unfallversicherung gewisse stark empfundene Lücken des Haftpflicht-Versicherungsschutzes auszufüllen. Die aus allgemeinen schuldrechtlichen Vertragsverhältnissen (sei es aus einem Leih-, Miet-,

Dienst- oder Werkvertrag oder aus der Automobil-Spezialgesetzgebung) fließende Haftung des Automobilhalters gegenüber den Insassen des Wagens wird von der Automobil-Haftpflicht-Versicherung gedeckt. Oft nimmt aber der Automobilist nebst Verwandten und eigenen Angestellten, die von der Haftpflicht-Versicherung besonders ausgeschlossen sind, auch Bekannte oder irgend andere Personen aus reiner Gefälligkeit in seinem Automobil mit. Bei diesen Gefälligkeitsfahrten, wobei rechtlich nicht die Frage der Unentgeltlichkeit, sondern vielmehr der Freiwilligkeit der Fahrt und eines stillschweigenden Verzichts auf Ersatzansprüche entscheidend sein kann, sind die Insassen nur dann gedeckt, wenn der Automobilbesitzer auf Grund eigenen Verschuldens oder Verschuldens seines Chauffeurs ihnen haftbar wird. Doch fühlt sich meistens der Automobilhalter ihnen gegenüber zu einer Entschädigungsleistung moralisch verpflichtet. Für diese von der Haftpflichtversicherung nicht gedeckten Fälle geeigneten Versicherungsschutz zu bieten, ist Aufgabe der Autoinsassen-Unfallversicherung.

Die Autokasko-Versicherung, worauf hier nicht besonders eingegangen zu werden braucht, deckt großenteils die für den Automobilhalter durch Beschädigung oder Vernichtung des versicherten Wagens entstehende Vermögenseinbuße.

Während bei der Autokasko-Versicherung, je nachdem es sich um Total- oder Teilschäden handelt, grundsätzlich bloß der ganze oder anteilige Zeitwert des versicherten Automobils ersetzt wird, macht sich die Autoleben-Versicherung zur Aufgabe, auch für die nicht gedeckten und bisher als unversicherbar geltenden Gefahren des Alterns und der Abnutzung Versicherungsschutz zu bieten. Durch die Autoleben-Versicherung, eine Art Amortisationsversicherung, werden dem Versicherungsnehmer am Ende der von der mittleren Lebenserwartung des Automobils abhängigen Versicherungsdauer die Mittel zur Anschaffung eines neuen Automobils bereit gestellt.

Werden die erwähnten Versicherungstypen Autohaftpflicht-, Autounfall-, Autokasko- und Autoleben-Versicherung in irgendeiner Kombination und auf Grund eines einzigen Versicherungsvertrags gedeckt, so hat man es mit einer kombinierten Automobilversicherung zu tun. Diese ist entweder eine kombinierte Versicherung i. e. S. oder eine Einheitsversicherung, je nachdem es sich um eine rein äußerlich-formale oder aber eine organische Verbindung der in Betracht kommenden Versicherungstypen handelt.

Den übrigen und verwandten Automobil-Versicherungstypen kommt nur eine untergeordnete Bedeutung zu.

Aufgabe der österreichischen Auto-Tafel-Versicherung[1]) ist die Deckung der infolge Diebstahl bzw. Abhandenkommen des am Automobil angebrachten Abgabezeichens entstehende Doppelbesteuerung. Die Lösung einer neuen Tafel, die für die Zirkulation eines jeden Automobils unentbehrlich ist, ist in Oesterreich nämlich auch dann mit der Bezahlung der Automobilsteuer pro rata temporis bis zum Ende des Kalenderjahres verbunden, wenn die Tafel verloren oder gestohlen wurde.

Die Auto-Chômage-Versicherung[2]) ist eine Art Betriebsverlustversicherung im engern Sinne. Sie deckt die aus der Betriebsuntüchtigkeit des versicherten Automobils während der Reparaturzeit und Reparaturbereitschaft fließenden Vermögensfolgeschäden, d. h. den entgehenden Nutzeffekt. Sie ist besonders in England unter der Bezeichnung Compensation for loss of use bekannt, wo sie in Form einer pauschalen Zusatzversicherung gewährt wird. In der Regel wird eine fixe tägliche Entschädigung von einem Pfund Sterling vereinbart, die nur dann ausbezahlt wird, wenn der Unfall sonst bedingungsgemäß gedeckt ist und deren Summe 50% der Reparaturkosten nicht übersteigt.

---

[1]) Vgl. hierzu Martinoli in NZ 1929, S. 549.
[2]) Vgl. hierzu Martinoli in NZ 1929, S. 808.

Durch die große Verbreitung des Automobil-Abzahlungsgeschäfts (in den U. S. A. werden vier Fünftel der Automobile auf dem Abzahlungswege gekauft) und durch die Schaffung selbständiger Automobilbanken hat die Auto-Kredit-Versicherung in der letzten Zeit an Bedeutung gewonnen. Der Abzahlungsverkauf erfolgt gegen Eigentumsvorbehalt und eine Anzahlung von 25% des Verkaufswertes. Für die restlichen 75% stellt der Verkäufer, je nach Uebung und Vereinbarung, 12 bis 18 Monatswechsel aus, die vom Automobilkäufer rechtsgültig akzeptiert und mit der Girounterschrift der mithaftenden Automobilkreditbank versehen werden müssen. Hier einzuspringen und der diskontierenden Bank gegenüber die Garantie für die Einlösung der Warenkredit-Wechsel (Ausfallbürgschaft) zu leisten ist die wesentliche Aufgabe der Auto-Kredit-Versicherung.

Eine nicht zu unterschätzende Bedeutung hat, bei der großen Entwicklung des internationalen Automobilverkehrs, auch die Triptyque-Versicherung[3]) erlangt. Durch das von Automobil- und Touring-Klubs oder ähnlichen Verbänden ausgestellte Triptyque wird der zollfreie Grenzübertritt des betreffenden Automobils in das Land, für das das Triptyque ausgestellt wurde, erwirkt. Die Carnets de passages en douanes berechtigen zu mehreren zollfreien Grenzübergängen. Der Triptyque-Inhaber hat den zur Ausstellung von Triptyques legitimierten Verbänden, die einredelos gegenüber der Zollverwaltung für dessen Verpflichtungen haften, das Zollbetreffnis sicher zu stellen, sei es durch effektive Hinterlage oder Bankgarantie. Die Triptyque-Versicherung ersetzt diese Art der Sicherstellung durch die Zahlung einer niedrigen in Promille des Zollbetreffnisses berechneten Prämie. Durch die Triptyque-Versicherung, eine Kautionsversicherungsart, haftet die Versicherungsgesellschaft dem versicherungsnehmenden Ver-

[3]) Vgl. hierzu Burbach in NZ 1929, S. 113 ff. und Martinoli in ORev 1928, S. 17 f.

band für die wegen Nichtausfuhr des Automobils innert nützlicher Frist auf Grund des ausgestellten Triptyque oder der Carnets de passages en douanes von ihm gehabten Ausfallsummen.

Die Rechtsschutz-Versicherung[4]) ersetzt dem Versicherungsnehmer die ihm durch Straßenverkehrsunfälle und Uebertretungen der Verkehrsvorschriften erwachsenden Kosten für Ermittlung, Untersuchung, Expertisen, Beratung, Rechtsbeistand, sowie für das Verfahren vor allen Zivil- und Strafgerichten. Der Versicherer unternimmt die erforderlichen Schritte und Verhandlungen mit Gerichten, Verwaltungsbehörden, Dritten, Versicherungsgesellschaften usw., wenn es sich darum handelt, berechtigte Schadenersatzansprüche auf gütlichem oder dem Rechtgswege geltend zu machen, oder den Versicherungsnehmer bei Uebertretungen von gesetzlichen oder verkehrspolizeilichen Vorschriften oder Vergehen, die mit dem Betrieb des bezeichneten Automobils in Kausalzusammenhang stehen, zu verteidigen. Die vom Versicherer zu tragenden Kosten sind auf einen bestimmten Höchstbetrag (in der Schweiz 5000 Franken) beschränkt. Bußen, die nicht nur erzieherisch wirken sollen, sondern auch als Vergeltung des Vergehens zu gelten haben, können von der Versicherung grundsätzlich nicht übernommen werden.

---

[4]) Vgl. hierzu Martinoli in ORev 1927, S. 206 f.

I. Abschnitt.

Begriff, Funktion und Stellung der Autokasko-Versicherung im Versicherungssystem.

§ 2.

Begriff und Funktion der Autokasko-Versicherung.

A. Zur Terminologie „Autokasko-Versicherung".

Das aus dem Spanischen und Italienischen stammende Wort Kasko[1]) bedeutet Schiffsrumpf oder Schiffskörper. Im Seeversicherungsverkehr bezeichnet man damit das Schiff und dessen Zubehör und mithin als Kaskoversicherung die Versicherung dieser Sachgüter gegen die Gefahren der Seefahrt. So haben sich in der Schiffahrtsversicherung die Bezeichnungen Seekasko- und Flußkasko-Versicherung, mit denen die Autokasko-Versicherung Wesensverwandtschaft hat, in Theorie und Praxis allgemein eingebürgert.

In der jüngsten Zeit ist man dazu übergegangen, den Ausdruck «Kasko» auf andere Fahrzeuge, wie das Automobil und das Flugzeug, zu übertragen, allerdings nur in Verbindung mit einem die Begriffsübertragung verdeutlichenden Zusatz. Heute sind in der Versicherungspraxis die Benennungen Autokasko- und Flugzeugkasko-Versicherung ziemlich eingebürgert. Es kann somit, im Gegensatz zu Seekasko- und Flußkasko-Versicherung, auch von Landkasko- und Luftkasko-Versicherung gesprochen werden.

Früher wurde die Autokasko-Versicherung im deutschen Sprachgebrauch ziemlich einheitlich als Automobilversicherung bezeichnet. Auch in der Schweiz findet man in den Druckmaterialien schweizerischer Versicherungs-

[1]) Casco bedeutet im Spanischen Hirnschale; im Italienischen Helm.

gesellschaften diese Titulierung (Automobil-Versicherung, Versicherung von Automobilen und dergleichen mehr) bis 1918 regelmäßig vor. Erst von diesem Zeitpunkt an haben die in der Schweiz arbeitenden Versicherungsgesellschaften die Benennung Autokasko-Versicherung allmählich in ihrem gesamten Druckmaterial eingeführt und an derselben mehr oder weniger konsequent festgehalten.

In den offiziellen Jahresberichten des Eidgenössischen Versicherungsamts findet man das Wort «Autocasco-versicherung» erstmals bereits in demjenigen über das Jahr 1912[2]) (S. XCI) vor; in einer Zeit, wo in Deutschland das Wort Kasko sich in der Terminologie der Automobilversicherung einzubürgern begann. Im Bericht des folgenden Jahres wird von «Autokaskoversicherung» gesprochen (S. LXXXV).

Wenn heute das Wort Autokasko, speziell in der Versicherungspraxis, als tief eingewurzelt gelten darf, so kommen doch in Theorie und Praxis auch verschiedene andere Benennungen vor. In theoretischen Werken über das Versicherungswesen herrscht, wo das Wort Kasko vermieden wird, die Bezeichnung Kraftfahrzeugversicherung vor; so unter anderm bei Manes und Wörner. Moldenhauer spricht von Automobilversicherung als Landkaskoversicherung[3]); von Automobilversicherung ist unter anderem noch die Rede bei Cruciger, in dem diesem Versicherungszweig gewidmeten Artikel in Manes Lexikon, zweite Auflage.

In der Versicherungspraxis und in den Zeitungsmitteilungen oder -Artikeln finden sich nicht selten, neben den besprochenen Bezeichnungen — von Nuancierungen des Wortes Autokasko (Autocasco, Autokasco, Autokasquo[4]),

---

[2]) Veröffentlicht im Juni 1914.

[3]) Von Landkasko-Versicherung ist in Manes Lexikon (1. Auflage, Sp. 186) ebenfalls die Rede .

[4]) Vgl. Freudling, Die Einheitsversicherung mit besonderer Berücksichtigung der Veredelungsversicherung, München 1927, S. 12, 20 und 33 a. a. O.

Automobilkasko usw.) abgesehen — verschiedene andere auf die Autokasko-Versicherung bezügliche Benennungen vor. Zur bloßen Illustration seien hier, unter vielen, nur einige solche wiedergegeben: Autosach-, Autosachschaden-Versicherung (desgleichen mit dem Wort Automobil); Kraftwagenversicherung, Automobil-Eigenversicherung, Auto-Havarieversicherung (speziell in Oesterreich) usw. Von Automobilfahrzeugversicherung[5]) ist die Rede, unter anderen Bezeichnungen, in den Berichten des Eidgenössischen Versicherungsamts bis 1923. Neuerdings spricht Pfeiffer[6]) von Kraftfahrzeug-Kaskoversicherung und das Reichsaufsichtsamt[7]) von Kraftfahrzeugsachversicherung. Deskriptive Bezeichnungen wie Versicherung des Automobils gegen eigene Beschädigung und dergleichen mehr kommen in Druckmaterialien von in- und ausländischen Versicherungsgesellschaften ebenfalls häufig vor.

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika und in Kanada herrscht, bezüglich der reinen Autokasko-Versicherung (Kaskoversicherung ohne Nebenrisiken), die eindeutige Bezeichnung «Collision Insurance». Weniger konsequent wird in England an einer bestimmten Bezeichnung festgehalten (Own Damage, Accidental and Malicious Damage and Loss by Fire or Theft usw.). Es darf aber nicht außer acht gelassen werden, daß die Autokasko-Versicherung in England einen integrierenden Bestandteil des gesamten Automobilversicherungskomplexes bildet, der als selbständiger Versicherungszweig (Automobile Insurance; Motor Vehicle Insurance) betrachtet wird. Die Autokasko-Versicherung allein tritt, gegenüber der Automobilversicherung im weitern Sinne, in Literatur und Praxis stark in den Hintergrund. Deshalb kann dort das Bedürfnis nach einer

---

[5]) Vgl. BerVA 1920 (erschienen im Sommer 1923) S. 140 u. 142, wo letztmals diese Bezeichnung zu finden ist. Im gleichen Bericht ist zugleich neben der Bezeichnung Autokasko, auch von Kraftfahrzeugversicherung (S. 56*) und von Automobilversicherung (S. 61*) die Rede.

[6]) JR 1928, S. 10.

[7]) VerAfP 1928, Heft Nr. 2, S. 131.

einheitlichen Titulierung dieser Versicherungssparte weniger empfunden werden als auf dem europäischen Kontinent, wo die Autokasko-Versicherung vielfach sogar als selbständiger Versicherungszweig gilt.

In Italien hat sich die Bezeichnung «Assicurazione contro i danni alle automobili» ziemlich einheitlich eingebürgert, wie in Frankreich der Ausdruck «Tierce-assurance[8]). In der französischen Schweiz dagegen beginnt, neben einer Reihe deskriptiver Bezeichnungen, auch das Wort «casco» Verwendung zu finden («Assurance contre les risques de l'autocasco» z. B.).

Im Gegensatz zu den übrigen Versicherungszweigen, die im deutschen Sprachgebrauch meistens eine eindeutige und allgemein eingeführte Bezeichnung gefunden haben, liegt bei der Autokasko-Versicherung innerhalb der gegenwärtigen terminologischen Verschiedenheiten, eine gewisse Verwechslungsgefahr nahe. Gerade die Bezeichnung «Kraftfahrzeugversicherung» kann vielfach Anlaß zu solchen Verwechslungen geben, oder es wird zum mindesten eine vergleichende internationale Statistik dadurch erschwert. Während z. B. das Eidgenössische Versicherungsamt in seinen Jahresberichten im Textteil von Kraftfahrzeugversicherung und im Tabellenwerk von Autokasko-Versicherung spricht und dabei in beiden Fällen das Autokaskogeschäft allein im Auge hat, wird in Deutschland das Wort Kraftfahrzeugversicherung sowohl zur Bezeichnung der Autokasko-Versicherung als auch zur Titulierung des Inbegriffs aller eigentlichen Automobilversicherungsarten verwendet.

In der vorliegenden Arbeit soll an der in der Schweiz vorherrschenden Bezeichnung Autokasko-Versicherung fest-

---

[8]) Diese Bezeichnung ist keine glückliche und scheint selbst in Frankreich Verwechslungen hervorzurufen. Dies geht auch aus dem «L'Argus» No. 2461/1927 S. 781 hervor, wo unter anderm zu lesen ist:

«Le sinistré peut être assuré ou en «directe» (pour les accidents aux tiers) ou en «tierce» (pour ses propres dégâts).

Remarquons en passant le peu de logique de ces termes, que le public confond, parce qu'ils ont l'air de signifier le contraire de ce qu'ils représentent.»

gehalten werden, nicht nur, weil sie den praktischen Vorteil hat, daß sie in Theorie und Praxis stark vertreten ist, sondern weil sie diese Branche in Anlehnung an die Schiffskasko- und neuerdings an die Flugzeugkasko-Versicherung eindeutig charakterisiert. Das Wort Kraftfahrzeugversicherung ist dagegen, wie oben bereits erwähnt, insofern zweideutig, als man darunter sowohl die Kraftfahrzeugversicherung im weitern Sinne als die Autokasko-Versicherung allein zu verstehen hat. Durch das Terminus Autokasko-Versicherung wird man überhaupt nicht in die Zwangslage versetzt, im Einzelfall prüfen zu müssen, ob es sich um diese oder jene Versicherung handelt. Was die in Deutschland ebenfalls übliche Bezeichnung Fahrzeugversicherung angeht, so ist zu sagen, daß auch sie insofern Verwechslungsmöglichkeiten nicht ausschließt, als darunter vielfach auch die Versicherung anderer Fahrzeuge, so die Flußkasko-Versicherung, subsumiert wird.

Wenn aus diesen Erwägungen heraus unsererseits als einheitliche Bezeichnung im deutschen Sprachgebrauch das Wort «Autokasko-Versicherung» postuliert wird, so erblicken wir das Wesentliche mehr in einer einheitlichen Terminologie, als darin, für welchen Ausdruck man sich entscheidet.

In vorliegender Arbeit ist das Wort Kraftfahrzeugversicherung, worunter wir stets die Kraftfahrzeugversicherung im weitern Sinne, als Inbegriff der unter die kombinierte bzw. Einheitspolice fallenden heterogenen Automobilversicherungsarten verstehen wollen, überhaupt vermieden worden, da für die Bezeichnung dieses Versicherungskomplexes dem Ausdruck «Automobilversicherung» grundsätzlich der Vorzug gegeben wurde, in Anbetracht der ihm innewohnenden international orientierenden Eigenschaft[9]). Wo im folgenden von der Automobilversicherung gesprochen wird, ist darunter restlos der oben gekennzeichnete Automobilversicherungskomplex zu verstehen.

---

[9]) Automobilversicherung, Assurance automobiles, Assicurazione automobili, Automobile Insurance, Automobil Forsikring (Dänisch), Automobilförsäkring (Schwedisch) usw.

B. Der allgemeine Begriff.

Aufgabe der Autokasko-Versicherung ist die Bereitstellung einer Geldsumme zur Deckung des für den Automobilbesitzer entstehenden Schadens infolge Beschädigung oder Verlustes des versicherten Automobils.

Beim Schadenereignis ist zu unterscheiden zwischen Total- und Partialschäden (Teilschäden). Die Totalschäden oder -Verluste entstehen in der Hauptsache durch Feuer, Diebstahl oder Veruntreuung. Vollständige Zertrümmerung eines Automobils durch Zusammenstoß mit andern Fahrzeugen, durch Brücken- oder Straßeneinsturz usw. kommen ebenfalls vor. Häufiger als die Totalschäden sind die sog. Kaskoschäden im engern Sinne, d. i. die im Straßenverkehr entstehenden Teilschäden am Automobil. Sie bilden den Kern der Ersatzleistung der Autokasko-Versicherung. Während die Feuer- und die Diebstahlschäden auch von den Feuer-Versicherungsgesellschaften in üblicher Weise gedeckt werden — in den U. S. A. werden solche Risiken grundsätzlich bloß von den Feuerversicherern in Deckung genommen — sind die Kaskoschäden der Autokasko-Versicherung eigen.

Die Kaskoschäden im engern Sinne können — von den bereits erwähnten Fällen abgesehen — ihre Ursache haben im Umschlagen und Absturz des Automobils, Zusammenstoß mit Fuhrwerken jedweder Art, mit Prellsteinen, Telegraphenstangen, Bäumen oder irgendwelchen festen oder in Bewegung befindlichen Gegenständen, im Gleiten oder Schleudern auf schlüpfrigen Straßen und dergleichen mehr.

Soll nun eine volkswirtschaftliche Definition dieser Versicherungsart gegeben werden, so wollen wir sie in Anlehnung an die allgemeine bedarfstheoretische Begriffsbestimmung der Versicherung von Manes, folgendermaßen formulieren:

Die Autokasko-Versicherung ist die Form der Sachschadenversicherung, die sich mit der Deckung der durch Teil-Beschädigung

oder Totalverlust des versicherten Automobils sich ergebenden schätzbaren Vermögensschadens befaßt.

Der genaue Umfang der Versicherung wird in den Allgemeinen und Besondern Versicherungsbedingungen sowohl durch positive als durch negative Vertragsbestimmungen festgelegt. Darauf werden wir im Speziellen Teil dieser Arbeit eingehend zurückkommen. Im vorliegenden Paragraphen interessiert uns dagegen insbesondere die allgemeine Struktur und die Funktion der Autokasko-Versicherung, wobei notwendigerweise auf die in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen festgelegten Bestimmungen über den Umfang der Versicherung vielfach vorgegriffen werden muß, um schon hier allgemein die in den Kreis der Autokasko-Versicherung gehörenden und die von diesem ausgeschlossenen Gefahren kennen zu lernen.

Einleitend[10]) wurde die Autokasko-Versicherung in vier Gruppen eingeteilt, nämlich: a) die eigentliche Kaskoversicherung, b) die Einbruchdiebstahl-Versicherung, c) die Feuerversicherung und d) die übrigen Kasko-Nebenversicherungen. Um die allgemeine Struktur der Autokasko-Versicherung an dieser Stelle deutlich zum Ausdruck zu bringen, soll diese Gruppierung, speziell was die eigentliche Kaskoversicherung angeht, verfeinert werden.

Wir erhalten folgende Zergliederung des Autokasko-Versicherungskomplexes, die uns als Wegweiser zur systematischen Besprechung der einzelnen Versicherungsarten dienen soll.

Die Autokasko-Versicherung i. w. S.

a) Die eigentliche Kaskoversicherung.
(Die Kaskoversicherung i. e. S.)

1. Die reine Kaskoversicherung: Die Versicherung des Automobilkörpers gegen Beschädigungen durch Unfall, bzw. durch Bös- oder Mutwilligkeit.

[10]) Weiter oben S. 15.

2. Die Bruchschadenversicherung.
3. Die Versicherung der Pneumatiks und der Gummireifen.
4. Die Einbruchdiebstahl-Versicherung.

b) Die Kasko-Nebenversicherungen.

1. Die Feuerversicherung.
2. Die Reiseeffekten-Versicherung.
3. Die Aufruhr-Versicherung.

c) Besondere Formen der Autokasko-Versicherung.

1. Die Autokasko-Versicherung der Automobilfabriken und -handlungen.
2. Die Autokasko-Wertzuwachs-Vorsorgeversicherung.

C. Die eigentliche Kaskoversicherung.

Das Charakteristische der ersten Versicherungsgruppe obiger Uebersicht, der eigentlichen Kaskoversicherung, die hier zunächst zur Rede kommen soll, besteht in der Dekkung der sog. Kaskoschäden.

Nach Oertlichkeitsmerkmalen der Beschädigung kann innerhalb der Autokasko-Versicherung i. e. S. unterschieden werden zwischen 1. Beschädigung des Automobilkörpers (Kaskoschaden), 2. Beschädigung der Gummibereifung und 3. Beschädigung der Zubehörteile. Frägt man bei Ziffer 1, der Beschädigung des Automobilkörpers, nach der Gefahrquelle, so gelangt man ungezwungen zur wichtigen Unterteilung in Beschädigungen infolge äußerer (Unfallschäden, Diebstahlschäden) und Beschädigungen infolge innerer Einwirkung (Materialschäden), und nach dem Vorhergesagten, zu der in unserm Schema vorgenommenen Unterteilung der eigentlichen Kaskoversicherung.

1. Die reine Kaskoversicherung.

Von den unter die eigentliche Kaskoversicherung fallenden Versicherungsarten ist die reine Kaskoversicherung

weitaus die bedeutendste. Sie stellt die Quintessenz der Autokasko-Versicherung dar, den Kern, um den sich alle die unter dem Begriff des gesamten Autokasko-Versicherungskomplexes fallenden Kaskorisiken und -Nebenrisiken scharen.

Wir bezeichnen diese Automobilversicherungsart, die Versicherung des Automobilkörpers gegen Beschädigungen durch Unfälle bzw. durch Bös- und Mutwilligkeit deshalb als reine Kaskoversicherung, weil sie als Hauptträger der Identitätsmerkmale der kontinental-europäischen Kaskodeckung gelten muß. Scheidet nämlich die reine Kaskoversicherung, die übrigens das schwerwiegendste Risiko zu decken hat, aus dem Komplexe des Autokasko-Versicherungsschutzes aus, so fällt dessen Begriffsgebäude in sich zusammen, auch dann, wenn eine große Zahl, ja sogar alle anderen aus obengenanntem Schema hervorgehenden Risiken gedeckt werden.

Die reine Kaskoversicherung nach kontinental-europäischem Gepräge entspricht — mutatis mutandis — der Collision-Versicherung von Nordamerika und der «Motor Vehicle Own Damage Insurance» Englands. Sie ist, mag sie diese oder jene Bezeichnung tragen und mit diesem oder jenem Versicherungszweig betrieben werden, eine international ausgeprägte Automobilversicherungsart. Sie wird ferner im Gegensatz zu den übrigen Kasko-Risiken und -Nebenrisiken, die hier grundsätzlich gedeckt, dort von der Versicherung bedingt oder unbedingt ausgeschlossen werden, überall, wo der Automobilverkehr eine gewisse Intensität erreicht hat, in ähnlicher Weise betrieben.

Für das, was über die reine Kaskoversicherung hinausgeht, besteht weder eine internationale noch eine nationale Einheitlichkeit des Versicherungsschutzes, mit Ausnahme vielleicht der Bruchschadenversicherung, worüber noch im einzelnen zu sprechen sein wird. In der letzten Zeit ist man nämlich in manchen Ländern, infolge der mißlichen Lage der Autokasko-Versicherung, dazu übergegangen, sie von dieser grundsätzlich auszuschließen.

Dem Versicherungsnehmer wird im Regelfall anheim gestellt, ob und gegebenenfalls welche andere Risiken er neben der reinen Kaskoversicherung in Deckung geben will. Anders in England, wo die Autokasko-Versicherung selbst im Grunde genommen als eine Zusatzversicherung zu betrachten ist, da sie bloß in Verbindung mit der Automobil-Haftpflicht-Versicherung genommen werden kann.

Die reine Kaskoversicherung deckt, wie bereits angetönt, die Unfallschäden, d. h. die durch plötzliche und gewaltsame Beschädigung infolge äußerer Einwirkung, wie Umschlagen, Abstürzen, Zusammenstoß mit andern Fahrzeugen und dergleichen, entstandenen Schäden. Die Unfallgefahr der Autokasko-Versicherung stellt die wesentliche, interessanteste und für den Versicherer zugleich die schwerste Gefahrquelle dar. Dem Unfall gleichgestellt wird die mut- und böswillige Beschädigung des Automobils durch betriebsfremde Personen (Automobilinsassen ausgeschlossen), da auch für diese unbefugten Handlungen die Begriffsmerkmale des Unfalls sämtlich gegeben sind. Ist doch die Beschädigung des Automobils durch einen unbefugten Dritten auch eine plötzliche (unerwartete) und gewaltsame Beschädigung und ein von außen her wirkendes Ereignis. Dem hier allein maßgebenden juristischen Begriff des «Unfalls», der übrigens mit dem Unfallbegriff des allgemeinen Sprachgebrauchs nicht identifiziert werden kann, soll noch im Speziellen Teil dieser Arbeit näher getreten werden[11]).

Die reine Kaskoversicherung deckt nicht nur die Unfallschäden, die entstehen, während das versicherte Automobil läuft oder sich im Ruhestand befindet, sondern auch, wenn es «transportiert» wird. Gemeint ist dabei, wenn das Automobil nicht auf eigenen Achsen rollt, sondern auf andern Transportmitteln (Schiff, Eisenbahn und dergleichen) befördert wird. Der Einschluß der Transportgefahr gehört zum Wesen der Autokasko-Versicherung und

[11]) Vgl. weiter unten S. 169 ff.

gilt auch dann, wenn er nicht besonders vereinbart wurde. Will der Versicherer dieses Risiko ausschließen, so bedarf es einer besonderen Ausschlußklausel. Eine dahinzielende Ausschlußbestimmung enthalten in der Schweiz die ersten Allgemeinen Versicherungsbedingungen der «Eidgenössischen-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft» aus dem Jahre 1905. Der Ausschluß der Transportgefahr ist gerade für die Schweiz infolge ihrer geographischen Lage nicht von weittragender Bedeutung. Anders verhält es sich mit den am Meer liegenden Ländern, hauptsächlich aber den Insel- und Halbinselstaaten; Prototypen: England, Schweden, Norwegen und Dänemark. In diesen Ländern hat die Versicherung der Beschädigungen des Automobils während dessen nicht durch eigene Triebkraft sich vollziehenden Transportes eine besondere Bedeutung erlangt. Sie wird vielfach von den großen Gesellschaften als eigene Versicherungsabteilung der Unfall-, Feuer- und Diebstahl-Abteilung der Automobilversicherung entgegengestellt, so z. B. in Dänemark.

Unter diese Schadenkategorie fallen die zufälligen, während des Land- bzw. Seetransportes durch Unfall entstehenden Schäden. Doch fällt der Hauptakzent dieser Schadenabteilung auf den Wassertransport; so für England, wo der Seetransport des Automobils zwischen den Inseln und dem Kontinent eine absolute Notwendigkeit ist, auf dem Transport über den Aermel-Kanal; für Dänemark auf die regelmäßigen Verbindungen über den Sund (auf den Routen Gjedser-Travemünde und Korsör-Kiel). Die Hauptgefahrquelle dieser Transportschäden ist ohne Zweifel im Verlad und Auslad zu suchen.

Von der reinen Kaskoversicherung allgemein ausgeschlossen sind die Schäden, die außergewöhnlichen Ereignissen zuzuschreiben sind, wie Krieg, Aufruhr, Plünderung, Erdbeben usw. Darauf ist bei der Besprechung der Allgemeinen Versicherungsbedingungen noch näher einzugehen[12]).

[12]) Vgl. weiter unten S. 176 f.

2. Die Bruchschadenversicherung.

Den durch ein von außenher plötzlich mit mechanischer Gewalt verursachten Unfallschäden sind die Materialschäden entgegenzustellen, die jedoch aller den Unfallschäden der Autokasko-Versicherung nach der soeben angedeuteten Unfalldefinition[13]) anhaftenden Begriffsmerkmale entbehren. Ihre Entstehung ist nicht äußerer, sondern innerer Einwirkung zuzuschreiben. Diese Schäden, die entweder als unversicherbare Elemente gelten oder von der Autokasko-Versicherung zumeist ausgeschlossen werden, gehören organisch und entwicklungsgeschichtlich in den Gefahrenbereich der eigentlichen Autokasko-Versicherung, als Pendant zur reinen Kaskoversicherung.

Frägt man bei diesen Materialschäden nach deren Ursache, nach der Ursache der inneren Einwirkung, so kann unterschieden werden zwischen Schäden, welche die Folge der Abnutzung sind (Abnutzungsschäden), und Schäden, die an beweglichen Teilen des Motors oder des Automobils während des Betriebs entstehen (Betriebs- und Maschinenschäden) und reinen Bruchschäden.

Was die reinen Abnutzungsschäden anbelangt, so ist zu sagen, daß sie von der Autokasko-Versicherung ganz ausgeschlossen sind. Ja, sie galten bis zur Einführung der Autoleben-Versicherung als unversicherbare Elemente. Grundsätzlich eingeschlossen sind dagegen die Abnutzungs-Folgeschäden, insofern sie natürlich einen wirklichen Unfallschaden im Sinne der Allgemeinen Versicherungsbedingungen darstellen. Dies auch dann, wenn der Einschluß nicht besonders vereinbart wurde; denn der Versicherer übernimmt die Haftung für unmittelbare Unfallschäden, also ohne Rücksicht auf deren Ursache. Sonach ist grundsätzlich ersatzpflichtig jeder Unfallschaden im Sinne der Autokasko-Versicherungsbedingungen, gleichgültig ob er auf Abnutzung, Materialfehler, Versagen der

[13]) Weiter oben S. 30.

Steuerung, schlechte Führung und dergleichen mehr zurückzuführen ist. Will sich die Gesellschaft von der Haftung dieser Folgeschäden befreien, so hat sie dies durch besondere Ausschlußbestimmungen deutlich zum Ausdruck zu bringen.

Das soeben mit Bezug auf Folgeschäden Gesagte gilt auch für die Betriebs- und Maschinenschäden. Da sind es an beweglichen Teilen des Motors oder Automobils während des Betriebs entstehende Schäden, wie Fressen der Kolben, Auslaufen der Lager, Heißlaufen des Motors infolge von Oelungsfehlern, Schäden an den Zylindern durch Betriebsexplosion, Schäden an der elektrischen Anlage durch Kurzschluß und dergleichen mehr.

Die Bruchschäden sind, wie bereits bemerkt, von der Autokasko-Versicherung im allgemeinen ausgeschlossen. Während die Abnutzungsschäden von jeher als von der Versicherung ausgeschlossen galten, wurden in den ersten Anfängen der Autokasko-Versicherung sowohl die Betriebs- und Maschinenschäden als auch die Bruchschäden als in den Bereich des Autokasko-Versicherungsschutzes gehörend betrachtet. Sie galten in vielen Ländern als in die Versicherung grundsätzlich eingeschlossen, also ohne irgendwelchen Zuschlag zur Prämie.

Das war der Fall unter anderm in den skandinavischen Ländern, in Deutschland und in der Schweiz[14]). Die Erfahrung lehrt aber, daß es mißlich ist, solche Schäden in die Versicherung ohne weiteres einzuschließen. Besonders die durch diesen Einschluß hervorgerufene Anhäufung von

---

[14]) In den «Spezialbedingungen für die Versicherung von Automobilen» der Schweizerischen National-Versicherungs-Gesellschaft in Basel, aus dem Jahre 1906, wird noch besonders zum Ausdruck gebracht, daß die Versicherung sich auf die Schäden erstreckt, die entstehen, «durch plötzliche Störungen im Mechanismus, Guß- oder Materialfehler in den Maschinenteilen (ausgenommen Schäden infolge Unterlassung von Maßnahmen, die zur ordnungsmäßigen Instandhaltung des Automobils unbedingt erforderlich sind)».

Bagatellschäden erwies sich für die Autokasko-versicherer als unerträglich. Schon gegen Ende der 1900er Jahre dürften die meisten Versicherungsgesellschaften allgemein dazu übergegangen sein, die Bruchschäden nur gegen entsprechende Zuschlagsprämie mitzudecken.

In der Schweiz hat man die Deckung der Bruchschäden gegen entsprechende Zuschlagsprämie übersprungen. Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen der führenden Gesellschaften enthalten, vom Beginn an, keine Bestimmungen darüber. Ob irgendwelche Gesellschaft einen solchen Einschluß im Wege der Besonderen Versicherungsbedingungen zugestanden hat, ist uns nicht bekannt, dürfte aber unwahrscheinlich sein.

In Deutschland gewährten auch die Mitglieder des Auto-Kasko-Verbandes Deckung für Bruchschäden, allerdings gegen höhere Zuschlagsprämie, bis zum Beschluß vom 11. November 1925[15]), der dann den unbedingten Ausschluß der Bruchschäden statuiert hat. Es war eine bedeutende Sanierungsmaßnahme, die das notleidende Autokaskogeschäft bitter nötig hatte.

Hand in Hand mit der Tendenz zum vollständigen Ausschluß der Bruchschäden aus der Autokasko-Versicherung, hat sich auch die Tendenz entwickelt zur besonderen Behandlung dieses Risikos, zur Schaffung einer eigenen Auto-Bruchschaden-Versicherung.

Die Auto-Bruchschaden-Versicherung als eigene Versicherungsart ist in der Schweiz nicht bekannt, wohl aber in Deutschland, wo sie entweder als Zusatzversicherung zur Autokasko-Versicherung oder als Autoleben-Versicherung betrieben wird. Während die Autoleben-Versicherung, die zugleich auch Abnutzungsversicherung ist, bei der Deckung der Bruchschäden auch die Abnutzung mitversichert, sind bei der reinen Bruchschadenversicherung die Abnutzungsschäden ausgeschlossen.

Im folgenden ist über das Wesen der als Autokasko-

---

[15]) Vgl. Brunn in DVZ 1926, S. 254.

Zusatzversicherung gewährten Auto-Bruchschaden-Versicherung zu sprechen.

Die Auto-Bruchschaden-Versicherung deckt die unter der Bezeichnung Materialschäden zusammenzufassenden Betriebs- und reine Bruchschäden, also Schäden, die, wie bereits festgestellt, nicht auf äußere Gewalt, sondern auf innere Ursachen zurückzuführen sind.

Die Bruchschäden (Bruch eines Teils des Automobils) sind, vom Gesichtspunkte der Schadenquelle aus betrachtet, zweifacher Natur: Entweder sind sie die Folge innerer Einwirkungen (Konstruktions- oder Materialfehler, starke Inanspruchnahme des Materials usw.), oder sie sind bloß die Folge der Abnutzung. Diese Unterscheidung ist vom versicherungstechnischen Standpunkt aus wichtig, da, wie oben gesagt, die reinen Abnutzungsschäden nicht nur von der Autokasko-, sondern auch von der Bruchschaden-Versicherung stets ausgeschlossen sind. Dieser Ausschluß ist sowohl für den Kasko- als für den Bruchschaden-Versicherer von weittragender Bedeutung. Dadurch wird er von jedem Ersatz «neu für alt» entbunden. Er ist vielmehr bloß gehalten, den Schaden gutzumachen, d. h. das Automobil in gleichen Zustand zu setzen, wie es zur Zeit des Unfalls war.

Es ist aber nicht zu vergessen, daß die Abnutzung die wichtigste Gefahrquelle der Bruchschadenversicherung darstellen dürfte, was um so bedeutungsvoller — jedoch begreiflich — der Ausschluß der reinen Abnutzungsschäden durch den Versicherer macht. Durch die natürliche Abnutzung werden Automobilbestandteile vielfach so beschädigt, daß bis zum Bruch nicht mehr viel fehlt.

Die von der Auto-Bruchschaden-Versicherung gedeckten Schäden, die Materialschäden, können wir, vom versicherungstechnischen Standpunkt aus, folgendermaßen zergliedern:

I. Die Betriebs- und Maschinenschäden:
   1. Schäden an den Zylindern durch Betriebsexplosion,

2. Schäden an der elektrischen Anlage durch Kurzschluß,
3. Schäden an beweglichen Teilen des Motors,
4. Schäden an beweglichen Teilen des Automobils.

II. Die eigentlichen Bruchschäden:
1. Konstruktions- und Materialfehler,
2. Starke Inanspruchnahme der Bremsen (Bremsschäden),
3. Erschütterung infolge schlechter Straßen (Achsen- oder Federbruch).

In bezug auf das Bruchschadenrisiko sind für den Versicherer standardisierte Fabrikate, sowie alte Fahrzeuge schwere Wagnisse. Diese dürften nur nach Vereinbarung einer bedeutenden, mit dem Altern des Wagens parallel steigenden Franchise oder Selbstbeteiligung gegen Bruchschäden versichert werden. Viele Gesellschaften halten das Bruchschadenrisiko als solches versicherungsunwürdig und nehmen von dessen Deckung grundsätzlich Abstand.

Von der Auto-Bruchschaden-Versicherung ausgeschlossen sind, wie bereits festgestellt, die durch reine Abnutzung entstehenden Schäden, z. B. Auslaufen der Lager, Abnutzung der Getriebe bzw. Differentialräder oder sonstiger Automobilteile. Ebenfalls ausgeschlossen sind Schäden an der Gummibereifung und Lackdeckung, sowie Rost- und Witterungsschäden.

Die Bruchschadenversicherung hat einen gewissen wechselwirkenden Einfluß auf die Schadenregulierung der reinen Kasko-Versicherung. Werden die Bruchschäden von der Autokasko-Versicherung, wie dies heute in Deutschland und in der Schweiz meistens der Fall ist, unbedingt ausgeschlossen, so liegt die Gefahr nahe, daß viele reine Bruchschäden als Unfallschäden angemeldet werden, was von den meisten Gesellschaften auch bestätigt wird. Es ist wohl nicht von der Hand zu weisen, daß in vielen Fällen den Versicherten gelingen wird, reine Bruchschäden als Unfallschäden durchzusetzen. Dagegen kann sich der Ver-

sicherer nur mit der Vereinbarung einer obligatorischen Franchise oder Selbstbeteiligung einigermaßen schützen.

Wird die Bruchschadenversicherung als Zusatz zur Kaskoversicherung gegeben, was uns (von der Autoleben-Versicherung natürlich abgesehen) zweckmäßiger erscheint, als wenn die Bruchschadenversicherung selbständig betrieben wird, so wird die Gesellschaft manche Abnutzungsschäden zu ersetzen haben, die sonst von der Bruchschadenversicherung ausgeschlossen sind. Es ist vielfach durchaus nicht leicht, festzustellen, ob es sich um einen reinen Abnutzungsschaden oder einen Bruchschaden handelt. Lehnt die Gesellschaft die Mehrzahl dieser Schäden mit dem Einwand der Abnutzung ab, so hätte das zur Folge, daß die Versicherten an der Bruchschadenversicherung kein Interesse mehr finden würden.

3. Die Versicherung der Pneumatiks und der Gummireifen.

Die Pneumatiks und Gummireifen gelten ganz allgemein als von der reinen Kaskoversicherung bedingt ausgeschlossen. Der Einschluß der Bereifungsschäden geschieht nämlich nur auf besonderen Antrag hin und gegen Entrichtung einer in der Regel in Promille der Versicherungssumme berechneten Zuschlagsprämie.

Die Versicherung der Gummibereifung erstreckt sich indessen bloß auf Schäden, die sich im Zusammenhang mit einem bedingungsgemäß gedeckten Unfallschaden ereignen. Diese Einschränkung des Versicherungsschutzes, die sowohl in Deutschland als in der Schweiz von jeher üblich gewesen ist, ist sehr verständlich. Es dürfte nämlich vielfach schwer fallen, festzustellen, ob Pneumatiks oder Gummireifen infolge eines Unfalls oder aber infolge der Abnutzung unbrauchbar geworden sind. Dieser schwierigen Feststellung bei reinen Bereifungsschäden geht der Versicherer aus dem Wege durch die Beschränkung der Ersatzpflicht auf Schäden an Pneumatiks und Gummireifen,

die von einem Unfallereignis herrühren, das gleichzeitig sonstige durch die Kaskopolice versicherte Schäden verursacht. Das Reißen oder Durchstechen der Bereifung auf der Straße wird vielfach von der Versicherung grundsätzlich ausgeschlossen, d. h. ohne Rücksicht auf deren Ursache.

Daß auch bei der Versicherung der Gummibereifung die Abnutzung ausdrücklich nicht mitgedeckt werden soll, ist sehr verständlich. Die Gesellschaft kann in diesem Falle nicht gehalten werden, «neu für alt» zu ersetzen. Beim Bereifungsrisiko spielt das subjektive Moment eine viel größere Rolle als wie gewöhnlich angenommen wird. Das technisch[16]) rücksichtslose Fahren stellt das subjektive Risiko dieser Versicherungsart dar. In dieser Hinsicht scheint uns eine Risikodifferenzierung je nachdem der Versicherungsnehmer Eigentümer oder bloß Besitzer des zu versichernden Automobils ist, durchaus am Platze, wenn die Mietautomobile überhaupt nicht grundsätzlich von der Versicherung ausgeschlossen sind. Objektiv betrachtet stellen die Automobildroschken ein erhöhtes Bereifungsrisiko dar.

Eine überaus wichtige Gefahrquelle der Gummireifenversicherung, wie der Kaskoversicherung überhaupt, ist der Zustand der Fahrbahn. Wie verschieden der Schadenverlauf dieser Versicherungsart in bezug auf Automobile, die in der Regel holprige Straßen, und Automobile, die vornehmlich tadellos erhaltene bzw. asphaltierte Straßen oder gar Autostrade zu befahren hätten, sein mag, ist leicht einzusehen.

Eine selbständige eigenartige Kunden-Gummireifenversicherung soll vor wenigen Jahren in England von einer Gesellschaft eingeführt worden sein[17]). Gegenstand der Versicherung sind neue Gummireifen eng-

---

[16]) Im Gegensatz zum rücksichtslosen Fahren im Sinne der Gefährdung der Mitmenschen.

[17]) Vgl. Auslandsspiegel, Monats-Beilage zu VGW, 1926, S. 1.

lischer Herkunft, sowohl für Automobile als für Krafträder. Beim Kauf von Gummirädern gibt der Händler eine Versicherungspolice mit fünf Kupons ab, die jeden Versicherungsnehmer zum kostenlosen Neu-Ersatz eines geplatzten oder zerrissenen Reifens bei jedem Lieferanten berechtigen. Die Prämie — der Preis dieser Kupons — schwankt je nach der Preislage der zu versichernden Reifen. Während sie für die Motorräder einheitlich einen Schilling ausmacht, beträgt sie für Automobile einen Vierzigstel vom Preis des Automobilreifens. Will man die Reifen auf diese Weise versichern, so muß dies schon beim Kauf des Automobils bzw. des Motorrades angegeben werden. Die Versicherung, die sich auch auf die am Wagen befestigten Ersatzreifen erstreckt, gilt ein Jahr vom Tage des Ankaufs der Reifen an gerechnet.

Ob diese Versicherungsart sich weiter entwickelt und gut bewährt hat, ist uns nicht bekannt, scheint uns aber zweifelhaft. Auch könnte eine Versuchs-Einführung dieser Versicherung auf unserm Boden kaum befürwortet werden.

4. Die Einbruchdiebstahl-Versicherung.

Das Automobil-Diebstahlrisiko ist so alt wie das Automobil selbst. Doch ist es in den ersten Anfängen des Automobilismus ein minimes gewesen. In den Vereinigten Staaten schlossen die Feuer-Versicherungsgesellschaften ursprünglich dieses Risiko in die Automobil-Feuerversicherung ohne Prämienzuschlag ein. Auch auf dem europäischen Festlande im allgemeinen und in der Schweiz im besondern galt früher der Diebstahl des ganzen Automobils als in die Autokasko-Versicherung ohne weiteres eingeschlossen.

Das Automobil-Diebstahlrisiko hat sich aber im Laufe der Zeit bedeutend verschlechtert. Früher war das subjektive Risiko ein besseres: bessere Instandhaltung und Wachsamkeit, sowie größeres Interesse an die Sacherhaltung. Hinzu kommt noch ein objektives Moment. Die Lenkung eines Automobils war in den ersten Anfängen des

Automobilismus gewiß nicht jedermanns Sache, was vielfach den Anreiz zum Stehlen eines Automobils abgeschwächt haben dürfte. Auch der Umstand ist nicht zu vergessen, daß bei der geringen Verbreitung des Automobils auch der Gebrauch oder die Veräußerung eines gestohlenen Wagens damals schwieriger waren als heute. Man denke bloß an die Wandlung, die dieses Risiko in den Vereinigten Staaten in den letzten Jahren erfahren hat, wo der Automobildiebstahl geradezu ein Gewerbe geworden ist. Es sei schon vorgekommen, daß diese «Gewerbetreibenden» sogar eine eigene Reparaturwerkstätte besaßen. Im Jahre 1922 sind in den Vereinigten Staaten nicht weniger als 100 000 Automobile gestohlen worden, wovon mehr als 7000 auf New York City allein entfallen, wo in der Regel kaum die Hälfte der Wagen wieder aufgefunden wird. Heute dürften diese Zahlen sogar noch überholt sein.

Im allgemeinen stellt das standardisierte Automobil in bezug auf das Diebstahlrisiko eine erhöhte Gefahr dar, da es leichter gebraucht und veräußert werden kann als Qualitätswagen. In Nordamerika wird deshalb für Fordwagen auch die höchste Diebstahlprämie berechnet.

Es ist auch nicht zu vergessen, daß der Automobilist heute mehr als je allein fährt und seinen Wagen oft unbewacht auf der Straße stehen lassen muß. Gewiß gibt es Möglichkeiten genug, das Automobil abzusperren, aber dies wird dennoch den Dieb, der sich im Regelfall in Automobilen gut auskennt, nicht daran hindern, den Wagen zu stehlen, insofern er im übrigen die für einen Diebstahl günstige Atmosphäre als vorhanden erachtet.

In strafrechtlicher Hinsicht ist zu bemerken, daß einem, der die Absicht hatte, ein Automobil zu stehlen, vielfach nicht einwandfrei nachgewiesen werden kann, daß das Automobil gestohlen werden sollte, wenn der Dieb behauptet, er hätte es nur «entlehnt», also eine Schwarzfahrt vortäuscht, um einer Bestrafung aus dem Wege zu gehen, bzw. um eine leichtere Strafe zu erwirken.

Die Automobil-Einbruchdiebstahl-Versicherung umfaßt nicht nur den Verlust des Automobils, sowohl auf Straßen wie in verschlossenen Räumen, sondern auch seine auf Diebstahl oder Einbruch zurückzuführende Beschädigung. Die Erfahrung hat nämlich gelehrt, daß gestohlene Automobile, speziell in Europa, zum großen Teil wieder aufgefunden werden können, aber meist in stark beschädigtem Zustande.

Sehr häufig handelt es sich um Gebrauchsdiebstähle, oder es werden solche, wie bereits angetönt, vorgetäuscht. Diese Schwarzfahrten werden bloß als «Diebstahl zu vorübergehendem Gebrauch» bestraft[18]). Das dem Automobilhalter zustehende Regreßrecht für absichtliche oder grobfahrlässige Automobilbeschädigung gegenüber dem Schwarzfahrer ist nicht von großer praktischer Bedeutung, denn es läßt sich nicht leicht Vorsatz oder Grobfahrlässigkeit des Schädigenden feststellen; zudem kommt in den meisten Fällen die Insolvenz des Schwarzfahrers erschwerend in Betracht.

Die Diebstahlversicherung gilt nur für den Diebstahl des ganzen Wagens und der mit dem Automobil festverbundenen bzw. unter sicherm Verschluß befindlichen Zubehörteile. Lose Zubehörteile werden bloß auf besondern Antrag hin und gegen entsprechende Zuschlagsprämie gedeckt. In der Schweiz beträgt sie bei einer obligatorischen Selbstbeteiligung von 20% (Minimum Fr. 20.—) gewöhnlich 5% des Wertes der betreffenden Teile, mindestens aber Fr. 25.—. Diese Einengung des Versicherungsschutzes hat indes an Bedeutung verloren, da die Auto-

[18]) Bemerkenswert ist die Strafbarkeit der Schwarzfahrer nach der neuesten Strafgesetzgebung des Kantons Genf. Durch Gesetz vom 17. März 1928 (Loi permettant de sévir contre ceux qui, sans droit et sans se rendre coupables d'un vol, utilisent bicyclettes ou véhicules à moteur, etc.) ist nämlich ein Art. 330bis des genferischen Strafgesetzbuchs geschaffen worden mit folgendem Wortlaut: «Seront punis d'un emprisonnement de 6 jours à 2 ans et d'une amende de 30 à 2000 frs. ou de l'une de ces peines seulement, ceux qui, sans avoir l'intention de se l'approprier, auront, sans droit, utilisé une chose mobilière appartenant à autrui.»

mobilindustrie auch diesem Umstande Rechnung getragen hat, indem sie die losen oder durch Riemen befestigten Zubehörteile vom modernen Automobil verbannt hat. Sie hat dadurch vorbeugend auf die Diebstahlgefahr der Zubehörteile gewirkt.

Was unter Zubehör zu verstehen ist, wird nicht besonders festgelegt. Sicher ist, daß eine genaue feste Abgrenzung zwischen Kasko und Zubehör nicht besteht. Der versicherungstechnische Begriff «Zubehör» sollte sich aber unbedingt demjenigen der Automobilbautechnik anpassen.

Zubehörteile sind Gebrauchsgegenstände, die vom Automobilbesitzer besonders erworben werden müssen, um das Automobil in fahrtüchtigen Zustand zu setzen. Zum Automobilzubehör gehören z. B., um einige von den verschiedenartigsten Instrumenten und Apparaten herauszugreifen, der Tachometer (Geschwindigkeitsmesser), der gewöhnlich mit einem Kilometerzähler vereinigt ist, die Benzinuhr, die Zeituhr, die Huppe, Kühlerthermometer und Kühlerverzierungen usw.

Bei der Versicherung des losen Zubehörs wird bisweilen vorgeschrieben, daß nur die nötigen Zubehörteile als mitgedeckt zu gelten haben. Gewiß liegt es nicht in der Natur der Sache, einen wandernden Laden zu versichern. Was aber als nötig zu betrachten ist, ist nicht allgemein gegeben. «Nötig» im Sinne des Zubehörs stellt daher einen rein subjektiv gefärbten dehnbaren Begriff dar.

D. Die Kasko-Nebenversicherungen.

1. Die Feuerversicherung.

Während das Einbruchdiebstahlrisiko organisch und entwicklungsgeschichtlich als in den Bereich der eigentlichen Kaskoversicherung gehörend zu betrachten ist, zählt das Feuer- wie das Reiseeffekten- und Aufruhr-Risiko zu den Kasko-Zusatzversicherungen[19]).

---

[19]) Anders in Nordamerika, wo sowohl das Feuer- als das Einbruch-

Die Automobil-Feuerversicherung deckt diejenigen Schäden, die das versicherte Automobil und das darauf befindliche festverbundene Zubehör infolge Feuer, Kurzschluß und Explosion erleidet, gleichgültig, ob das Automobil zur Zeit des Schadenereignisses in der Ueberwindung des Raums begriffen ist oder im Freien bzw. im Einstellraum ruht.

Innerhalb dieser allgemeinen vollen Deckung des Feuerrisikos, die sowohl vom reinen Feuerversicherer als vom Kaskoversicherer gewährt wird, ist zu unterscheiden zwischen Innen- und Außenrisiko. Nicht selten wird nur das eine bzw. das andere Risiko allein gedeckt. Meistens herrscht auf dem europäischen Festlande in bezug auf das Automobil-Feuerrisiko eine gewisse arbeitsteilige Dekkung zwischen Feuer- und Kaskoversicherer vor und zwar so, daß dieser vor allem das Außenrisiko und jener das Innenrisiko zu decken pflegt.

Auf die Ursache der Automobilbrände wird nicht näher eingegangen. Es genügt hier festzustellen, daß das Automobil eine latente Feuergefahr in sich birgt, und daß die häufigsten Automobilbrände Vergaserbrände sind. Dagegen dürfen die von der Getriebsbremse ausgehenden Brände nicht vergessen werden, die größtenteils auf Heißlaufen zurückzuführen sind. Verhältnismäßig seltener sind die infolge Unachtsamkeit bei Hantieren mit offenem Feuer und Licht entstehenden Automobilbrände.

Die Automobil-Feuerversicherung hat sich von Anfang an als besonders schadenbringend erwiesen. Ursprünglich wurde auch in Europa das Feuerrisiko nur von den Feuerversicherern gedeckt. Da aber ihre Geschäftsergebnisse über das Automobil-Feuerrisiko nicht besonders ausgewiesen werden, ist man über dessen Schadenverlauf, von Nordamerika abgesehen, wenig orientiert.

Die Feuer-, Explosions- und Kurzschlußgefahr wurde in der Schweiz anfänglich meistens gegen einen Zuschlag

diebstahl-Risiko als besondere Versicherungsformen innerhalb der Automobilversicherung auftreten. Vgl. weiter unten, § 4, S. 76.

von 6 ‰ der Versicherungssumme in die Kaskoversicherung eingeschlossen. Nachdem dieser Satz auf 10 ‰ erhöht wurde, werden heute diese Gefahren von den meisten Gesellschaften zu einem Satz von 5 ‰ in Deckung genommen. In den Vereinigten Staaten schwanken die im Jahre 1927 gültigen Tarifsätze für das Feuerrisiko der Privatpersonenautomobile, je nach Fabrikat und Alter des Wagens sowie Gefahrzone, von 1,5 bis 16,5 ‰ der Versicherungssumme. Für bis zu 6 Monate alte Wagen kommen Prämiensätze von 1,5 bis 7,5 ‰ in Betracht.

Während das reine Kaskorisiko mit der stetigen Zunahme der Intensität des Straßenverkehrs eine fast unerträgliche Höhe erreicht hat, ist das Feuerrisiko ein besseres geworden. Das ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen: die technische Verbesserung im Automobilbau (verbesserte Zündung und Vergaserkonstruktion z. B.), die Erfindung und Anwendung von Feuerlöschern (in der letzten Zeit von selbsttätigen Feuerlöschern), die Wirkung der Sicherheitsvorschriften (Erhöhung der Sorgfalt des Automobilhalters und dessen Erziehung zur Schadenmeidung), die besseren Unterbringungsmöglichkeiten und dergleichen mehr.

Eine typische unerfreuliche Erscheinung in der Automobil-Feuerversicherung sind die sog. Konjunkturbrände. Keine andere Abteilung der Automobilversicherung dürfte den Einfluß der abflauenden Konjunktur so zu spüren haben wie die Feuerabteilung. Gewiß ist die konjunkturale Zunahme der Automobilbrände großenteils nicht rechtswidrigem Verhalten des Versicherten zuzuschreiben. Die durch die Geldknappheit bedingte schlechte Instandhaltung des versicherten Automobils dürfte vielmehr den größeren Teil der Automobil-Konjunkturbrände veranlassen. Doch beschäftigen die Gerichte nicht selten Fälle, wo der Automobilist als Schadenstifter auftritt. Es ist auch nicht von der Hand zu weisen, daß vielfach die Gesellschaft gehalten sein wird, auch vorsätzlich herbeigeführte Totalbrände zu ersetzen, aus Mangel an Beweisen hierzu, die

übrigens nicht immer leicht zu erbringen sind. Symptomatisch ist es indessen, daß viele von den Konjunktur-Automobil-Totalbränden sich auf einsamen und entlegenen Straßen und Gegenden ereignen. Dabei ist nicht zu vergessen, daß es auch dem Sachverständigen der Gesellschaft, der in solchen Fällen nicht immer zeitig auf der Unfallstelle sein kann, vielfach schwer fallen dürfte, über die Brandursache etwas Bestimmtes zu sagen.

An der Deckung des Automobil-Feuerrisikos sind in Europa, wie bereits erwähnt, sowohl der Kasko-, als der Feuerversicherer interessiert. Der Kaskoversicherer gewährt in der Regel nicht nur die Deckung der Feuerschäden, die sich außerhalb des namhaft gemachten Einstellraums ereignen, und zwar während das Automobil läuft oder sich im Ruhezustand befindet, sondern subsidiär auch die Deckung des Garagerisikos. Der europäische Feuerversicherer pflegt dagegen in erster Linie das Innenrisiko und bloß subsidiär das Außenrisiko zu decken.

Dadurch, daß das Automobil überall innerhalb des örtlichen Geltungsgebiets als gegen Feuer versichert gilt, entsteht für den Kaskoversicherer eine besondere Gefahr, die Gefahr der Risikenkumulierung. Bei bestimmten Anlässen, wo eine große Anzahl bei der gleichen Gesellschaft gegen Feuer versicherte Automobile in bestimmten großen Einstellräumen oder, was noch gefährlicher ist, in provisorischen Hallen sich zusammenfinden, können diese Kumulierungsrisiken, auch wenn sie im allgemeinen kurzfristig sind, für den Versicherer riesige Gefahrsummen darstellen. Die Anhäufung von Automobilen an einer gleichen Stelle, z. B. auf Bade- oder Sportplätzen, bildet für den Erstversicherer um so mehr eine große Gefahr, weil dieses kurzfristige Risiko nicht überblickt werden kann und eine zeitweilige Rückversicherung nicht möglich ist. Kann doch der Versicherungsnehmer nicht angehalten werden, solche vorübergehenden Aenderungen des Einstellraums der Gesellschaft anzuzeigen. Das wäre übrigens weder zweckmäßig noch durchführbar. Andererseits wäre

an den Ausschluß solcher Gefahr von der Automobil-Feuerversicherung kaum zu denken; wohl aber an die Risiko-Uebertragung an einen ins Leben zu rufenden nationalen oder zwischenstaatlichen Automobilkatastrophen-Verband, dem die Aufgabe zufallen sollte, diese Risiken nach bestimmten Grundsätzen innerhalb der Verbandsmitglieder auszugleichen.

2. Die Reiseeffekten-Versicherung.

Die Reiseeffekten- oder Reisegepäck-Versicherung, die in Deutschland einen integrierenden Bestandteil der Automobil-Einheitsversicherung darstellt ($^1/_{10}$ des Automobilwertes), wird in den meisten Ländern auf besonderen Antrag hin als Zusatzversicherung zur Autokasko- oder aber zur Automobilversicherung gewährt[20]). Dadurch wird dem Automobilisten die Möglichkeit gegeben, seine mit dem versicherten Automobil beförderten Reiseeffekten mitzudecken, ohne sich hierfür an eine reine Transportversicherungsgesellschaft wenden zu müssen. Für den Kaskoversicherer ist die Reiseeffekten-Versicherung nicht von großer Bedeutung, da es sich meistens um kleine Versicherungssummen handelt. So wie diese Versicherungsform gegenwärtig betrieben wird, dürfte sie nicht als ein ungünstig verlaufendes Nebengeschäft angesprochen werden. Als Zuschlag zur Kaskoprämie werden in der Schweiz 3% des Wertes der Reiseeffekten gefordert, mindestens aber Fr. 25.—.

Während im Autokasko-Versicherungsantrag eine Frage über den Einschluß des Reisegepäckrisikos gewöhnlich vorzufinden ist, schweigen die Allgemeinen Versicherungsbedingungen darüber grundsätzlich. Eine dahinzielende Klausel wird vielmehr den Besonderen Versicherungsbedingungen vorbehalten.

---

[20]) In England gehört sie in den Gefahrenbereich der Comprehensive Policy. Der Schaden wird in der Regel auf £ 20 pro Ereignis limitiert.

Durch die Reisegepäckversicherung wird im allgemeinen Schutz gewährt gegen Beschädigung bzw. Verlust der Reiseeffekten durch einen bedingungsgemäß gedeckten Unfall, sowie durch Feuer oder Einbruchdiebstahl sowohl während der Fahrt als während des Reiseaufenthalts in Hotels oder Privathäusern. Bisweilen wird auch die Einschränkung gemacht, daß die Versicherung nur solange Gültigkeit habe, als das Reisegepäck am Automobil befestigt sei. Von der Versicherung grundsätzlich ausgeschlossen sind unter anderm Bargeld, Wertpapiere und Schmucksachen. Nicht ersatzpflichtig sind Beschädigungen der Reiseeffekten durch Witterungseinflüsse und Niederschläge.

Die Automobil-Reiseeffekten-Versicherung unterscheidet sich von der allgemeinen Reisegepäck-Versicherung nur dadurch, daß sie bloß die durch ein bestimmtes Beförderungsmittel, das Automobil, transportierten Reiseeffekten deckt. Für sie gelten durchweg die Allgemeinen Versicherungsbedingungen der gewöhnlichen Reisegepäck-Versicherung.

3. Die Aufruhr-Versicherung.

Der Automobil-Aufruhr-Versicherung wohnt, so wenig als den anderen Kasko-Nebenversicherungen, keine Eigenschaft als eigene Versicherungsform inne. Sie stellt vielmehr eine Sonderform der allgemeinen Aufruhr-Versicherung dar, weshalb sie auch mit ihr die Allgemeinen Versicherungsbedingungen gemeinsam hat.

Das Automobil-Aufruhrrisiko wird in den Ländern, wo die kombinierte Automobilversicherung nicht fortgeschritten ist, u. a. auch in der Schweiz, nicht vom Kasko-, sondern im allgemeinen vom Aufruhrversicherer gedeckt.

An dieser Stelle interessiert uns die Automobil-Aufruhr-Versicherung als Kasko-Nebenversicherung oder als Zusatzversicherung zur Automobilversicherung, so wie sie

z. B. in Deutschland, in England und in den Vereinigten Staaten[21]) betrieben wird.

Der generelle Versicherungsfall der Automobil-Aufruhr-Versicherung besteht in den bei Aufruhr, öffentlichen Unruhen und darauf zurückzuführende Plünderungen, eintretenden gewaltsamen Einwirkungen auf Automobile und deren Zubehör[22]). Damit ist diese Versicherungsart, der übrigens keine große wirtschaftliche Bedeutung zukommt, für unsere weitere Betrachtung genügend charakterisiert.

Der Tarifsatz der speziellen Automobil-Aufruhr-Versicherung bewegt sich im allgemeinen zwischen 3 und 6% des Automobilzeitwertes pro Jahr. Bei einer deutschen Transport-Versicherungsgesellschaft finden wir für eine Versicherungsdauer von drei Monaten Prämiensätze vor:

1. für Wagen, die sich nicht im Betrieb befinden, d. h. also ruhend in der Garage stehen, von ¾%,
2. für in Betrieb befindliche Wagen, nur während des Betriebs von 1 %,
3. für solche ruhend in der Garage und während des Betriebs von 1¾% (bzw. 1½%).

In der Schweiz, wo die Aufruhrschäden von der Autokasko-Versicherung grundsätzlich und unbedingt ausgeschlossen sind und bloß vom eigentlichen Aufruhr-Versicherer gedeckt werden, gelten niedrigere Tarifsätze. Für innerhalb der Schweiz ruhende (gleichgültig, ob auf der Straße oder in Garagen ruhende) bzw. in Betrieb befindliche Automobile gilt zumeist der Satz von 1% pro Viertel-

---

[21]) In den U. S. A. wird die Deckung des Automobil-Aufruhrrisikos von den Feuer-Versicherungsgesellschaften unter der speziellen Tornado-Zusatzversicherung geboten, die außer den spezifischen Tornado-, Zyklonen- und Windsturmschäden auch die Erdbeben-, Aufruhr- und Wasserschäden (Leckage) deckt.

[22]) In Anlehnung an die allgemeine Begriffsbestimmung der Aufruhrversicherung von Wörner, Allgemeine Versicherungslehre, 3. Auflage, S. 45.

jahr. Für das Garagerisiko allein wird ein Tarifsatz von $^2/_5$% berechnet.

Zum Schluß soll hier noch auf den Zusammenhang zwischen dem reinen Kaskoschaden und dem Aufruhrschaden kurz eingegangen werden.

Ist das Aufruhrrisiko nicht besonders gedeckt, so dürfte es vielfach nicht leicht sein, eine Abgrenzung zwischen Aufruhr- und Kaskoschaden zu treffen. Es entsteht hier die Frage, ob der Kaskoversicherer zum Ersatz von Kasko-Unfallschäden, die sich in nächster Nähe des Aufruhrorts oder -rayons ereignet haben, auch dann verpflichtet ist, wenn die Aufruhrschäden von der Versicherung bedingungsgemäß ausgeschlossen sind. Daß ein subtiler Kausalzusammenhang zwischen Aufruhr oder Tumult einerseits und Kaskoschaden (z. B. durch Zusammenstoß) andererseits bestehen kann, ist nicht von der Hand zu weisen. Der Verkehrsandrang am Unfallplatz, der ursächlich auf die öffentliche Unruhe zurückzuführen ist, kann vielleicht als innere Ursache des Zusammenstoßes oder sonstigen Kaskoschadens in Betracht kommen. Das ist aber für die Beurteilung der Ersatzpflicht nicht entscheidend. Denn die Frage dreht sich hier nicht darum, ob im hypothetischen Fall Unfallschaden im Sinne der Allgemeinen Autokasko-Versicherungsbedingungen vorliegt oder nicht[23]) — kann uns hier doch nur der Fall eines gegebenen Unfallschadens beschäftigen —, sondern vielmehr darum, ob der gegebene Kaskoschaden als eigentlicher Aufruhrschaden anzusehen, ob er also mit Rücksicht auf die Aufruhr-Ausschlußklausel ersatzpflichtig ist.

Es ist einleuchtend, daß für die Beurteilung der Frage, ob ein Kaskoschaden die Identitätsmerkmale des Aufruhr-

---

[23]) Für die Beantwortung dieser Frage wäre übrigens nicht die innere, sondern bloß die äußere unmittelbare Ursache maßgebend. Ist die Beschädigung durch Zusammenstoß oder Anprall mit irgend einem festen Gegenstand, durch ein von außen her plötzlich mit mechanischer Kraft einwirkendes Ereignis entstanden, so ist Unfallschaden anzunehmen, ohne Rücksicht auf die innere Ursache. Vgl. weiter oben S. 32.

schadens aufweist, sowohl das zeitliche als das örtliche Moment eine ausschlaggebende Rolle spielen. Der Wortlaut der in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen niedergelegten Ausschlußklausel, sowie die Regelung der Beweispflicht sind indessen ebenfalls von bestimmendem Einfluß. Fällt die Beweispflicht dem Versicherer zu, so dürfte es ihm u. U. schwer fallen, den Beweis des Vorliegens eines Aufruhrschadens zu erbringen und sich von der Ersatzpflicht zu befreien.

Die meisten englischen Gesellschaften gehen dieser Schwierigkeit der Beweisführung gewissermaßen aus dem Wege durch eine wohlbedachte Ausschlußklausel[24]), durch die die Beweispflicht dem Versicherten überbunden wird. Er hat zu beweisen, daß der angemeldete Schaden nicht auf die ausgeschlossene Aufruhrgefahr zurückzuführen ist, wenn während und am Orte des Schadenereignisses Tumult oder Aufruhr stattfand. Wird festgestellt, daß der Unfall sich tatsächlich w ä h r e n d des Aufruhrs oder des Tumults ereignete, dann geht die Beweispflicht auf den Versicherten über.

E. Besondere Formen der Autokasko-Versicherung.

1. Die Autokasko-Versicherung der Automobilfabriken und -handlungen.

Innerhalb der Automobilversicherung hat sich, speziell in Nordamerika[25]) und in England[26]) eine besondere Dekkungsform herausgebildet, die Versicherung der Automobilfabriken, -Handlungen und -Reparaturwerkstätten. Auf dem europäischen Festlande werden großenteils diese speziellen

---

[24]) Nach G e i l i n g e r u n d O r a m, Motor Vehicle Insurance, S. 29 a. a. O.: «The Company shall not be liable for loss, damage or liability occuring d u r i n g (unless proved by the Insured not to be occasioned thereby) or in consequence of (inter alia) civil commotion or riot.»

[25]) Vgl. M a r t i n o l i, Automobilversicherung der Automobilhändler und -fabriken in den Vereinigten Staaten, WVZ Bd. 29, Heft 3, S. 327 ff.

[26]) Vgl. G e i l i n g e r und O r a m S. 194 ff.

Risiken — die Motor Trade Risks, wie sie in England bezeichnet werden — zwar besonders, aber nicht systematisch behandelt.

Es ist durchaus nicht zu verkennen, daß das Automobilhändlerrisiko einer speziellen systematischen Disziplinierung bedarf und zwar natürlich nicht im Hinblick auf die Schadenregulierung, da die Wirkung dieser Risiken keine Besonderheiten gegenüber dem gewöhnlichen Automobilrisiko aufweist, sondern vielmehr im Hinblick auf die Risikoerfassung. Man hat es hier mit besonderen Gefahrquellen zu tun. Hier tritt das persönliche Moment des Versicherungsnehmers stark in den Vordergrund. Dem rein objektiven Risiko, wie Fabrikat, Typ, PS und dergleichen mehr, kommt dagegen keine vermehrte Bedeutung zu. Dagegen ist die ökonomische Stellung des Versicherungsnehmers zum versicherten Automobil, die Intensität der Automobilverwendung, speziell was das Haftpflichtrisiko angeht, von entscheidendem Einfluß.

An dieser Stelle kann es sich nicht darum handeln, diesen gesamten Gefahrenkomplex im allgemeinen und das Haftpflichtrisiko im besonderen zu besprechen. Es sollen aus dem Motor-Trade-Risks-Versicherungskomplex nur die uns hier interessierenden in den Rahmen des Autokasko-Versicherungssystems gehörenden Risiken herausgeschält und als eigentliche besondere Form der Kaskodeckung kurz besprochen werden.

Der Automobilhändler kauft und verkauft während der Versicherungsperiode beständig neue Wagen (vielfach auch gebrauchte) und besitzt nicht selten auch eine Reparaturwerkstätte. Er hat sowohl eigene als fremde Automobile in Verwahrung; seine Geschäftstätigkeit nötigt ihn nicht selten auch ihm zur Reparatur oder Verwahrung anvertraute Automobile zu steuern, so unter anderm z. B. bei Probefahrten nach der Reparatur und Fahrten bis zum Domizil des Automobilbesitzers. Mit einem ständig im Fluß befindlichen Automobilbestand sind auch die zur individuellen Erfassung des gewöhnlichen Kaskorisikos wichtigsten Fak-

toren stets in Wechsel begriffen. Zudem eignen sie sich vielfach nicht gut als Grundlage zur Tarifierung des Kaskorisikos (noch weniger des Haftpflichtrisikos) der Automobilhändler. Im Gegensatz zum Haftpflichtrisiko, bei dem der Eigenart und Intensität der Automobilverwendung, speziell in England und Nordamerika, volle Rechnung getragen wird, werden diese Faktoren bei der Erfassung des Kaskorisikos wenig berücksichtigt. Auch der Zug nach kollektiver Gefahrenbeurteilung, der dort am stärksten sein dürfte, wo im allgemeinen Automobilhändler und -fabriken großen Stils als Versicherungsnehmer auftreten (Prototyp U. S. A.), ist bei der Kaskoversicherung weniger ausgeprägt.

Bei der Versicherung des Automobilhändlerrisikos schlechthin unterscheidet man zwischen Innen- (inside hazards) und Außenrisiko (road risk). Das Innenrisiko bezieht sich in der Hauptsache auf die Feuer- und die Diebstahlgefahr. Das Außenrisiko, welches das bedeutendste und interessanteste Risiko dieser Art ist, erfaßt die Haftpflicht und Kaskogefahren des Straßenverkehrs, denen Automobilhändler und -fabrikant ausgesetzt sind.

In bezug auf das Straßenrisiko (road risk) kann im Hinblick auf die Automobilverwendung, unterschieden werden zwischen:

1. Fahrten von der Fabrik bis zu den Verkaufslokalitäten;
2. Vor- und Probefahrten zwecks Verkaufs;
3. Versuchsfahrten mit reparierten Automobilen;
4. Fahrten zu Unterrichtszwecken und
5. Mietfahrten.

Wie bei der gewöhnlichen Kaskodeckung i. w. S. ist auch hier zwischen eigentlichem Kaskorisiko und Kaskonebenrisiken (Feuer und Diebstahl) zu unterscheiden.

Die wesentliche Aufgabe dieser eigenen Form der Kaskodeckung, der Kaskoversicherung der Automobilhändler insbesondere, besteht darin, dem Versicherungsnehmer, trotz dem dauernden Wechsel der zu versichernden Auto-

mobile[27]), einen vollwertigen und kontinuierlichen Kasko-Versicherungsschutz während der ganzen Versicherungsperiode zu gewähren, gleichgültig, ob im Wege einer spezifizierten oder einer eigentlichen kollektiven Gefahrendeckung. Ob die eine oder die andere Deckungsform zur Anwendung gelangen soll, ist mehr oder weniger eine Ermessensfrage. Doch kann gesagt werden, daß die spezifizierte Form, bei der die Versicherung sich nur auf die in der Police besonders aufgeführten Automobile erstreckt, weniger geeignet ist, Automobilhandlungen großen Stils zweckentsprechenden Versicherungsschutz zu bieten.

Bei der Kaskodeckung ist die Verschiedenheit beider Deckungsarten meistens nicht eine rein organische, sondern bloß eine äußerlich-strukturelle. Auch kommt eine Differenzierung der Prämiensätze größtenteils nicht in Frage. Der Besonderheit des Automobilhändler-Kaskorisikos wird in tarifpolitischer Hinsicht, für beide Deckungsarten und sowohl in bezug auf das eigentliche Kaskorisiko als das Feuer- und Diebstahlrisiko, in der Regel durch Anwendung von prozentualen Zuschlägen zu den gewöhnlichen Kaskoprämien Rechnung getragen. Durchschnittsprämiensätze kommen in Nordamerika nur bei großen Automobilhandlungen in Frage[28]).

Das System der einzeln aufgeführten Wagen stellt gewissermaßen die Uebergangsstufe von der gewöhnlichen Risikoerfassung der Kaskoversicherung zu der eigenen Gefahrendeckung des Kaskorisikos der Automobilhändler dar.

Bei dem eigentlichen kollektiven Versicherungsschutz, der sog. Blanko-Police (Blanket-Policy), gilt der Automobil-

---

[27]) Es handelt sich hier nämlich, wie von Geilinger und Oram, Motor Vehicle Insurance. London 1923, S. 195 a. a. O. treffend gesagt wird, um «a changing kaleidoscope of vehicles», d. h. um kaleidoskopartigen Wechsel von Wagen.

[28]) Z. B. bei einem jährlichen Verkauf von 500 Automobilen bzw. wenn der Selbstkostenpreis der während einem Jahr verkauften Wagen für den Händler mindestens 250 000 Dollars ausmacht. Solche Automobilhandlungen sind in den U. S. A. indessen nicht selten anzutreffen.

bestand des Versicherungsnehmers in seiner dynamischen Zusammensetzung — natürlich bloß innerhalb der limittierten Versicherungssumme — als während der ganzen Versicherungsperiode versichert. Von der Police erfaßt sind sonach alle beim Vertragsabschluß im Besitze oder Verwahrung des versicherungsnehmenden Händlers stehenden und während der Versicherungsdauer neu hinzukommenden Automobile. Es ist einleuchtend, daß bei diesem System der Gefahrdeckung der Versicherungsnehmer gehalten werden muß, jede Veränderung in seinem Automobilbestand, jeden Abgang und Neuzugang von Wagen, dem Versicherer mitzuteilen und darüber ein besonderes Register zu führen, das als Tarifierungsgrundlage zu gelten hat.

Es ist noch zu erwähnen, daß in den Vereinigten Staaten die spezifische Deckung der bereits erwähnten[29]) Fahrten von der Fabrik bis zu den Verkaufslokalitäten, der sog. «Drive-Aways» nur auf besondern Antrag hin und gegen entsprechende Zuschlagsprämie von der Kaskoversicherung der Automobilhandlungen und -fabriken erfaßt wird.

Im versicherungstechnischen Sprachgebrauch Nordamerikas versteht man unter «Drive-Away»-Automobilen diejenigen Wagen, die auf eigenen Achsen von der Fabrik oder von Einkaufs-Sammelplätzen nach den Verkaufsräumen des Händlers bzw. nach Verkaufs-Sammelplätzen (receiving points) transportiert («driven away») werden.

Das Drive-Away-Risiko kann auch allein gedeckt werden zu den entsprechenden pro rata Kaskoprämien, unter Berücksichtigung gewisser Minimaltarifsätze. Der sukzessive Gebrauch der Wagen zu Demonstrationszwecken gilt als in die Versicherung eingeschlossen.

---

[29]) Weiter oben S. 52 sub Ziffer 1.

2. *Die Autokasko-Wertzuwachs-Vorsorgeversicherung.*

Die Autokasko-Wertzuwachs-Vorsorgeversicherung, ein Kind der Inflationszeit, wird an dieser Stelle bloß aus entwicklungsgeschichtlichen Rücksichten registriert.

Das Prinzip der Vorsorge-Versicherungsklausel (Mehrwertversicherung), auch nach Vertragsabschluß eintretende Gefahrsänderungen mitzudecken, hat sich in der Nachkriegszeit, außer in der Haftpflichtversicherung, auch in andern Versicherungszweigen Eingang verschafft.

In Deutschland hat die «Friedrich Wilhelm»[30]) im Jahre 1922 die Wertzuwachs-Vorsorgeklausel in ihren Autokasko-Versicherungsbetrieb eingeführt. In einer Zeit also, wo die Markentwertung bereits in raschem Tempo vor sich ging.

Bei solchen Verhältnissen war die Einführung einer gleitenden Versicherungssumme in der Autokasko-Versicherung durchaus zu verstehen, wollte man eine vollwertige Versicherung gewähren. Hand in Hand mit der Entwertung ging auch die kolossale Preissteigerung der Automobilersatzteile und der Arbeitslöhne. Um diese Preissteigerungen zu decken, führte man die Autokasko-Wertzuwachs-Vorsorgeversicherung ein.

Nach der Vorsorgeklausel der Autokasko-Versicherung wurde in der Regel die Kaskoversicherungssumme an die jeweils gültigen Automobilpreise angepaßt[31]), ohne daß eine Anzeige seitens des Versicherten nötig oder die Gesellschaft dazu verpflichtet gewesen wäre, dem Versicherungsnehmer von der Erhöhung der Versicherungssumme Kenntnis zu geben. Der jeweilige von dem Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller für die Steuerklasse des Automobils festgesetzte gültige Richtpreis wurde von der Geschäftsstelle

---

[30]) NZ 1922, S. 394.

[31]) Zuweilen, so bei der Friedrich Wilhelm, wurde der Mehrwert nur bis zu 50% der ursprünglichen Versicherungssumme von der Versicherung erfaßt.

jenes Vereins den betreffenden Gesellschaften mitgeteilt[32]). Von diesem Zeitpunkt an galt die Versicherungssumme als erhöht im Sinne des angegebenen Richtpreises. Mit der Erhöhung der Versicherungssumme stieg in gleichem Verhältnis natürlich auch die Prämie, deren Unterschied am Schlusse des Versicherungsjahres nacherhoben bzw. im Schadenfall verrechnet wurde.

Die Wertzuwachsversicherung wurde nur dann gewährt, wenn ihr Einschluß ausdrücklich beantragt und in der Police festgesetzt wurde. Bei der Beantragung wurde im allgemeinen ein Zuschlag zur Kaskoprämie von 25% erhoben und dem Prämiendifferenz-Konto für Wertzuwachs-Versicherung des Versicherungsnehmers ohne irgendwelchen Abzug gutgeschrieben. Die Bezahlung der eingeforderten Mehrprämiendifferenz hatte innerhalb 14 Tagen[33]) von der Aufforderung an gerechnet, zu erfolgen, ansonst die Wertzuwachs-Versicherung für künftige Wertsteigerungen auf Grund der Vertragsbestimmungen gestrichen wurde[34]).

Kritisch ist zu sagen, daß auch die Autokasko-Wertzuwachs-Vorsorgeversicherung, deren ursprüngliche Aufgabe es war, den Einfluß der Geldentwertung (Markentwertung) auf den Versicherungsvertrag möglichst auszuschalten, selbst im ersten Jahre ihrer Existenz bei der rasch fortschreitenden Inflation, kaum mehr vermochte, einen vollständigen Versicherungsschutz zu bieten. Heute, wo die Währungen der meisten Länder wieder auf festen Grundlagen fußen oder wo sie nur geringen Schwankungen unterworfen sind, dürfte sie keinen praktischen Wert mehr besitzen.

---

[32]) Nach den ursprünglichen Bedingungen der Wertzuwachs-Vorsorgeversicherung der Friedrich Wilhelm war der Versicherungsnehmer verpflichtet, die Wertsteigerung des Automobils der Gesellschaft innerhalb 14 Tagen nach Ablauf eines jeden Versicherungsvierteljahres anzuzeigen. Für das Versicherungsvierteljahr, in dem die Wertsteigerung eingetreten war, wurde nur die halbe Mehrprämie berechnet.

[33]) Nach den Bedingungen der Friedrich Wilhelm innert 8 Tagen.

[34]) Vgl. Manes, Versicherungswesen, II. Bd., 4. Aufl., S. 178

§ 3.

Die Stellung der Autokasko-Versicherung im Versicherungssystem.

A. Die Autokasko-Versicherung vom versicherungswissenschaftlichen Standpunkt aus.

Für die Beurteilung der Stellung der Autokasko-Versicherung im Versicherungssystem kann die gesetzmäßige Begriffsbestimmung nicht von entscheidendem Einfluß sein. Kann doch die Stellung der Autokasko-Versicherung im geltenden Versicherungsrecht nur vom Standpunkt einer bestimmten Gesetzgebung betrachtet werden. Schöpft der Versicherungsgesetzgeber meistens die Begriffsbestimmung einer Versicherungsart aus der Versicherungstechnik, aus dem allgemeinen Sprachgebrauch, so kann er sie andererseits erweitern oder einschränken. Daher ist positivrechtliche und versicherungswissenschaftliche Begriffsbestimmung scharf zu trennen.

Sollte ein Gesetzgeber eines Tages glauben, aus verkehrspolitischen oder aus irgendwelchen rechtspolitischen Gründen die Automobil-Haftpflicht-Versicherung als selbständige Versicherungsart ins Auge fassen zu dürfen, so würde es wohl dennoch niemandem einfallen, sie auch vom versicherungswissenschaftlichen Standpunkt aus als besondern Versicherungszweig hinzustellen. Sie würde, ihrem Wesen nach, Haftpflichtversicherung bleiben und ihre Identitätsmerkmale als solche unmöglich verlieren. Genau so verhält es sich mit der Seeversicherung, der Binnentransportversicherung und der Autokasko-Versicherung. Bilden Seeversicherung, Binnentransportversicherung und Luftverkehrsversicherung im amerikanischen, im englischen

und im französischen Recht besondere Zweige der Schadenversicherung, so wäre bedenklich, wollte man, selbst in den bezüglichen Ländern[1]), deswegen ihre theoretische Zugehörigkeit zur Transportversicherung bestreiten. Desgleichen könnte auch nicht die Zugehörigkeit der Autokasko-Versicherung zur Transportversicherung in Abrede gestellt werden bloß deswegen, weil ein bestimmter Gesetzgeber, der österreichische z. B., sie aus rechtspolitischen Gründen als besonderen Versicherungszweig ins Auge gefaßt hat.

Haben wir von vornherein die Autokasko-Versicherung als vom versicherungswissenschaftlichen Standpunkt aus zur Transportversicherung gehörend betrachtet, so ist nicht zu umgehen, an dieser Stelle dem Begriff «Transportversicherung» näher zu treten.

Im deutschen Sprachgebrauch bezeichnet man als Transportversicherung den Inbegriff jener Versicherungsarten, denen die Transportgefahr als Gefahrenbereich gemeinsam ist. Frägt man nach der Art der Fahrbahn und des Beförderungsmittels, des Transportweges und des Transportmittels, so gelangt man zu folgender Gliederung der Transportversicherung.

I. Die Seeversicherung.

II. Die Binnentransport-Versicherung.

1. Die Wassertransportversicherung:
   a) Die Binnengewässer-Versicherung.
   b) Die Flußversicherung insbesondere.
2. Die Landtransport-Versicherung.
   a) Die Eisenbahn-Transportversicherung.
   b) Die Automobil-Transportversicherung.

III. Die Luftverkehrsversicherung.

---

[1]) In diesen Ländern ist der in deutschem, österreichischem, schweizerischem und skandinavischem Recht geltende Sammelbegriff «Transportversicherung» überhaupt nicht bekannt. Vgl. auch Leschke-Saenger, Staatsaufsicht und Transportversicherung. Sonderabdruck aus dem «Weltwirtschaftlichen Archiv». Jena 1922, S. 86.

Frägt man dagegen nach der Art des Versicherungsobjekts, so ist zu unterscheiden zwischen Kargoversicherung (Güterversicherung) einerseits und Kaskoversicherung (Transportmittelversicherung) andererseits. Hier interessiert uns weiter die letzte Versicherungsart, die Kaskoversicherung, die, je nach der Art der Fahrbahn, Seekasko-, Flußkasko-, Landkasko-[2]) oder Luftkasko-Versicherung sein kann.

Vom versicherungswissenschaftlichen Standpunkt aus ist die Autokasko-Versicherung, mit der Autokargo-Versicherung als Pendant, in das System der Binnentransport-Versicherung einzureihen. Beide Versicherungsarten fassen wir begrifflich zusammen in die Automobil-Transportversicherung, die heute nicht nur als wichtigster Hauptzweig der Landtransport-Versicherung, sondern vielmehr auch als die wichtigste Unterart der Binnentransport-Versicherung überhaupt angesprochen werden kann[3]).

Es entsteht nun die Frage, ob der typische Gefahrenbereich der Autokasko-Versicherung tatsächlich mit der Transportgefahr identifiziert werden kann.

Aus dem Begriff der Transportgefahr folgt keineswegs die Beschränkung der Versicherung auf den Umfang der eigentlichen Fortbewegung[4]). Darüber ist man sich auch klar. Die akzessorische Erstreckung des Risikos auf Ruhezustände wird vielmehr in Doktrin und Praxis als Transportversicherung anerkannt. Während Gierke[5]) die Ruhezustände nur dann als von der Transportversicherung gedeckt wissen will, wenn sie vor-

---

[2]) Vgl. Moldenhauer, Versicherungswesen, II. Teil, S. 8 und weiter oben § 2, S. 22.

[3]) Die Beantwortung der Frage, ob die Luftverkehrsversicherung je die Automobil-Transportversicherung überflügeln wird, bleibe dahingestellt. Im Spiegel der nächsten Zukunft ist jedoch die Frage zu verneinen.

[4]) Gerhard-Hagen u. a., Kommentar. S. 507 a. a. O.

[5]) Gierke, Der Begriff der Transportversicherung im deutschen Recht. Sonderabdruck. Berlin 1910. S. 36.

übergehend sind[6]), wird eine solche Abgrenzung in der neuesten Zeit als zu eng gezogen und die Entwicklung der Transportversicherung nicht fördernd bezeichnet. Die in Literatur und Rechtsprechung geteilte Ansicht von Gierke wird von Bruck[7]) als durch die tatsächliche Entwicklung der modernen Transportversicherung überholt erklärt.

Die Anerkennung der Bruckschen Auslegung der Transportversicherung, als Versicherung gegen alle Gefahren, die dem versicherten Interesse während der Bewegung oder Bewegungsbereitschaft drohen, wird auch von Manes[8]) als wünschenswert bezeichnet. Heute tendiert man also dahin, nicht die Ortsänderung, die Ueberwindung des Raums, als für die Transportversicherung begriffswesentlich zu betrachten, sondern vielmehr die «Bewegungsbereitschaft»[9]).

Daß nach dieser erweiterten Interpretation des Begriffs der Transportversicherung und nach dem Vorhergesagten die Autokasko-Versicherung als Transportversicherungsart zu betrachten ist, dürfte u. E. kaum strittig sein. Damit wäre selbst die Diebstahl- und die Feuergefahr während der Ruhezeit des Automobils als in die Transportversicherung gehörend anzusehen. Das ist aber für die allgemeine Beurteilung der Zugehörigkeit der Auto-

---

[6]) Das Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung bezeichnete s. Z. als äußerste Frist für die Deckung des Lagerrisikos durch ein Transportversicherungsunternehmen einen Zeitraum von sechs Wochen und gestattete die Deckung von Transport- und Lagerrisiko nur durch den gleichen Versicherer. Manes, Versicherungswesen, 4. Aufl., II. Bd. S. 183. Vgl. auch Sändig, Die Binnentransportversicherung. Leipziger Diss. 1925, S. 38; Freudling, Die Einheitsversicherung mit besonderer Berücksichtigung der Veredelungsversicherung. Münchener Diss. 1927, S. 36 ff., sowie DVVG § 134.

[7]) Bruck, Zum Begriff der Transportversicherung. Hanseatische Rechts-Zeitschrift 1921, Sp. 241 ff.

[8]) Manes, Versicherungswesen, 4. Aufl. 2. Bd. S. 183.

[9]) Nach Sändig a. a. O. S. 5 ist der Begriff der Bewegungsbereitschaft zu weit gefaßt.

kasko-Versicherung zur Transportversicherung nicht wesentlich.

Die Autokasko-Versicherung ist auch dann kein selbständiger Versicherungszweig, wenn der engste Begriff der Transportversicherung angenommen wird. Ist die Transportmittelversicherung schlechthin als Transportversicherungsart anzusprechen, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die reine Kaskoversicherung zur Transportversicherung gehöre, ungeachtet der Nebenrisiken, die sie im Schlepptau führt. Ist die reine Kaskoversicherung, wie sie im vorigen Paragraphen skizziert wurde, als Transportversicherungsart zu betrachten, worüber nach unserem Dafürhalten kaum Zweifel bestehen können, so wäre es irrig, wollte man vom versicherungstheoretischen Standpunkt aus die Autokasko-Versicherung i. w. S. als einen besondern Versicherungszweig hinstellen. Es ist doch früher[10]) festgestellt worden, daß die reine Kaskoversicherung als Quintessenz, als Wesentliches der Kaskodeckung zu gelten hat; ihr kommt aber auch die Eigenschaft als Hauptträgerin der Identitätsmerkmale des Autokasko-Versicherungsschutzes zu, die sie auch durch ihre Verbindung oder Kombinierung mit verschiedenen Nebengefahren nicht verliert. Fällt dagegen die reine Kaskodeckung fort, so kann eben, unserer Ansicht nach, vom theoretischen Standpunkt nicht mehr von Autokasko-Versicherung gesprochen werden, selbst dann, wenn es sich darum handelt, die meisten Kasko-Nebenrisiken zu decken. Oder kann z. B. die Deckung des reinen Feuer- und des Diebstahlrisikos durch eine einzige Police als Autokasko-Versicherung angesprochen werden? Durchaus nicht. Hier hätte man es mit einem typischen kombinierten Versicherungsvertrag zu tun, der aber mit dem gemischten Autokasko-Versicherungsvertrag nicht identifiziert werden kann und zwar auch dann nicht, wenn zugleich noch andere

[10]) Weiter oben § 2 S. 29.

Kasko-Nebenrisiken (Reiseeffekten-, Aufruhrrisiko usw.) mitgedeckt würden.

Daß aber die akzessorische Deckung durch die Autokasko-Versicherung von Nebenrisiken, die den Gefahrenbereich mit der Transportversicherung nicht gemeinsam haben — wie das Feuer- und das Diebstahlrisiko während des Ruhezustandes des Automobils — der Zugehörigkeit der Autokasko-Versicherung zur Transportversicherung nicht Abbruch tun kann, wurde von Ehrenberg in seinem Gutachten[11]) (Ziff. I) dargetan.

Wir resümieren: Die reine Kaskoversicherung ist eine typische Transportversicherungsart, weil sie mit der Transportversicherung den Gefahrenbereich gemeinsam hat, weil sie die Versicherung für die Zeit erhöhter Gefahr bezweckt, welcher das in Ueberwindung des Raums begriffene Automobil ausgesetzt ist. Ihre Identitätsmerkmale als Transportversicherung verliert sie auch dann nicht, wenn sie dazu berufen wird, andere Kasko-Nebenrisiken mitzudecken, da sie als Hauptträgerin der Identitätsmerkmale des Autokasko-Versicherungsschutzes i. w. S. zu gelten hat.

B. Die Autokasko-Versicherung vom Standpunkt der Oekonomik aus; ihre Stellung zur Automobilversicherung.

Es ist festgestellt worden, daß die Autokasko-Versicherung, vom versicherungswissenschaftlichen, vom theoretischen Gesichtswinkel aus betrachtet, grundsätzlich als Transportversicherung anzuerkennen sei. Vom rein betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus tritt aber das Problem, ob die Autokasko-Versicherung eine Transportversicherungsart oder einen selbständigen Versicherungszweig darstelle, stark in den Hintergrund, besonders da, wo die Aufsichtspflicht der Autokasko-Versicherung nicht von der Lösung dieses Problems abhängig gemacht werden kann. In der Schweiz z. B., wo die Autokasko-Versicherung ohne-

[11]) Ehrenberg, Gutachten, abgedruckt in NZ 1908, S. 20 ff.

hin der Staatsaufsicht untersteht und ihr die Steuerbegünstigung der Transportversicherung zuteil wird, würde es sich vom wirtschaftlichen Standpunkt des Autokasko-Versicherers aus nicht so sehr lohnen, über die Rechtsnatur der Autokasko-Versicherung zu streiten. Auch in Oesterreich ist darüber nicht viel gestritten worden.

Es ist aber andererseits nicht zu verkennen, daß die rechtliche Behandlung der Autokasko-Versicherung einen nicht zu unterschätzenden Einfluß auf ihre Entwicklung und wirtschaftliche Gestaltung ausüben kann und tatsächlich auch ausübt. Dieser Einfluß kommt z. B. in der Entwicklung der Autokasko-Versicherung in der Schweiz, in Deutschland, in England und Nordamerika deutlich zum Ausdruck.

Hier stellen wir uns die Frage, ob es denn nicht rationeller und vorteilhafter sei, die Autokasko-Versicherung statt gesondert, bzw. innerhalb der Transportversicherung, im Rahmen der Automobilversicherung zu betreiben, wobei wir jedoch reine Automobil-Versicherungsgesellschaften nicht etwa besonders im Auge haben.

Die Zweckmäßigkeit des vertikalen Aufbaus der Automobilgeschäfte (es ist hier vor allem an die Autokasko-, Autohaftpflicht- und Autoinsassen-Versicherung gedacht) ist vom Standpunkt der Oekonomik durchaus zu bejahen. Es ist wohl nicht von der Hand zu weisen, daß es einem praktischen, von den Automobilisten stark empfundenen Bedürfnisse entspricht, das Automobil gegen Gefahren aller Art womöglich durch denselben Versicherer zu versichern. Dies um so mehr, wenn man die Wechselbeziehungen und -wirkungen der Automobilversicherungsarten unter sich vergegenwärtigt. Nicht selten sind z. B. Haftpflichtfälle mit Kaskoschäden und andern Schäden verbunden.

Für den Versicherer liegen die Vorteile der vertikalen Gliederung der Automobilrisiken hauptsächlich auf dem Gebiet der Akquisition und der Schadenregulierung. Wichtig ist aber auch die Möglichkeit eines Risikoausgleichs innerhalb der verschiedenen Automobilrisiken, sowie einer

besseren Erfassung des subjektiven Risikos, der Sammlung von weitgehenden Erfahrungen, eines Ausbaus der Schadenstatistik, einer zielbewußten Tarifpolitik usw.

Mit der Bejahung der Zweckmäßigkeit einer Integration der Automobilrisiken innerhalb des Automobilversicherungskomplexes entsteht eine zweite Frage, nämlich die, ob die Autokasko-Versicherung vom Standpunkt der Oekonomik nicht als integrierender Zweig jenes Versicherungskomplexes, der Automobilversicherung, zu betrachten sei. Soll, vom wirtschaftlichen Gesichtswinkel aus gesehen, vom gleichen Versicherer die Deckung der hauptsächlichen Automobilrisiken angeboten werden können, so ist auch das Postulat zur Begründung der Automobilversicherung als selbständiger Versicherungszweig im Interesse dieser Versicherung und der sie betreibenden Gesellschaften durchaus naheliegend[12]).

Es soll nun gezeigt werden, daß die tatsächliche Entwicklung der Automobilversicherung dahin tendiert, die Automobilversicherung (und nicht die Autokasko-Versicherung) zu einem selbständigen Versicherungszweig zu erheben, d. h. deren verschiedenen Gefahrenversicherungen in einer einzigen Objektversicherung zusammenzufassen.

Es liegt auf der Hand, daß die rein ökonomische Gestaltung der Autokasko-Versicherung nur da deutlich zum Ausdruck kommt, wo sie in ihrer Entwicklung von rechtlichen Einflüssen großenteils verschont bleibt, wo sie der Staatsaufsicht nicht untersteht. Von Aufsichts wegen wird die Autokasko-Versicherung bisweilen in ihrer Entwicklung nicht unwesentlich beeinflußt oder mittelbar geradezu in bestimmte Bahnen gedrängt, so daß von einem dynamischen Entwicklungsprozesse in rein wirtschaftlichem Sinne

---

[12]) Daß ein solches Postulat der Feststellung, daß die Autokasko-Versicherung vom versicherungswissenschaftlichen Standpunkt eine Transportversicherungsart sei, nicht Abbruch tun kann, ist einleuchtend. Solange die Autokasko-Versicherung einzeln betrieben wird, sich im Rahmen der Transportversicherung hält, solange kann ihr auch die Zugehörigkeit zu dieser nicht abgesprochen werden.

eigentlich nicht mehr gesprochen werden kann. Dabei braucht an dieser Stelle nicht untersucht zu werden, inwieweit diese aufsichtsrechtlichen Einflüsse auf die Entwicklung der Autokasko-Versicherung im allgemeinen förderlich oder hemmend eingewirkt haben bzw. einwirken; für unsere Betrachtung genügt es vielmehr festzustellen, daß sie tatsächlich bestehen. Unter diesen Umständen kann für uns als Betrachtungsobjekt kaum ein Land in Frage kommen, wo die Autokasko-Versicherung der staatlichen Aufsicht unterstellt ist. Hierzu eignet sich zweifellos am besten England, nicht zuletzt auch wegen seiner Automobildichtigkeit.

Vom öffentlich-rechtlichen Standpunkt aus gilt in England die Autokasko-Versicherung, wie die reine Transportversicherung, als von der Staatsaufsicht befreit. Dadurch konnte sie sich dort, dank ihrer Beweglichkeit, den Bedürfnissen des Verkehrslebens mit Schnelligkeit anpassen. Ihre wirtschaftliche Entwicklung ist eine rein dynamische gewesen. Welche ökonomische Stellung kommt nun der Autokasko-Versicherung in England zu?

Man kennt dort eine eigentliche betriebswirtschaftliche Differenzierung des Automobilgeschäfts nicht; dort ist der Zug nach Integration der Automobilrisiken vielmehr vollkommen abgeschlossen. In Doktrin und Praxis ragt in England die die Deckung der verschiedenartigsten Automobilgefahren umfassende «Comprehensive Policy» hervor, während die einzelnen Risiken, die einzelnen Versicherungsformen, gegenüber diesem einheitlichen Versicherungskomplex, der «Motor Vehicle Insurance», stark in den Hintergrund treten. Vom praktischen Standpunkt aus wird die Motor Vehicle Insurance als Zweig der Unfallversicherung (Accident Branch) betrieben. Auf die neueste Tendenz zur öffentlich-rechtlichen Disziplinierung der Automobilversicherung soll, aus praktischen Gründen, erst weiter unten eingegangen werden.

In England, wo die Automobilversicherung sich frei entfalten konnte, wo sie — wie bereits angetönt — jeder-

zeit in der Lage war, sich den praktischen Bedürfnissen des modernen Verkehrslebens vollkommen anzupassen, entwickelte sich die Autokasko-Versicherung als integrierender Bestandteil des ganzen Automobilversicherungskomplexes. Dafür, daß diesem Entwicklungsprozesse die Zukunft gehört[13]), liefert uns die Entwicklung in den meisten automobilreichen kontinental-europäischen Ländern den Beweis, so vor allem Schweden, Norwegen, Dänemark, Belgien und Holland. In Frankreich, in Deutschland, in Oesterreich und in den Balkanstaaten läßt sich in der letzten Zeit eine hier mehr dort minder starke Tendenz zur Integration des Automobil-Versicherungsbetriebs ebenfalls erkennen. Diese Konzentration des Automobilgeschäfts vollzieht sich oft innerhalb des allgemeinen Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsbetriebs und zwar vielfach so — wie im nächsten Paragraphen noch einzeln zu sehen sein wird — daß die Geschäftsergebnisse der Automobilversicherung nicht getrennt ausgewiesen werden. In der Schweiz hat die kombinierte Automobilversicherung noch keine Bedeutung erlangt; sie wird zur Zeit bloß von einer englischen Gesellschaft mit einem bescheidenen schweizerischen Automobilversicherungsbestand, der «Northern», betrieben.

Nachdem festgestellt wurde, daß die Integration der Differenzierung des Automobilversicherungsbetriebs vom ökonomischen Standpunkt aus vorzuziehen sei, und daß die Entwicklung der Automobilversicherung in den meisten europäischen Ländern dahin tendiert, den Betrieb der Automobilversicherung vor allem in die Hände eines einzelnen Versicherers, des Automobilversicherers, zu legen, daß ferner die Entwicklung aber auch dahin geht,

---

[13]) Die Frage, ob diese Entwicklung in den kontinental-europäischen Ländern bloße Integration oder organische Verschmelzung der Automobilrisiken (Einheitsversicherung) im Gefolge haben wird, soll hierdurch nicht berührt werden. Andererseits wird die vollzogene Konzentration innerhalb der Automobilversicherung gegebenenfalls die Wege ebnen zu einer gründlichen Beurteilung dieses Problems.

eine kombinierte Automobilversicherung (gleichgültig, ob äußerlich-strukturelle oder organische Kombinierung) zu schaffen, soll der Frage näher getreten werden, ob denn die Automobilversicherung die Eigenschaft eines selbständigen Versicherungszweigs nicht besitze.

Die Versicherungszweige werden großenteils nach dem Versicherungsereignisse benannt. Die Automobilversicherung, und wie diese auch die Autokasko-Versicherung, schöpfen dagegen ihre Bezeichnung — wie die Maschinenversicherung, die Glasversicherung usw. — vielmehr aus derjenigen des Versicherungsobjekts. Diese letzte Art der Bezeichnung läßt sofort erkennen, daß es sich im einzelnen um kombinierte Gefahrenversicherung, um eigentliche Objektversicherung handeln soll.

Nach Wörner «versteht man unter Versicherungszweig die Gesamtheit der für generell gleiche Versicherungsfälle bestimmten Versicherungsverhältnisse». Die Kraftfahrzeugversicherung (Autokasko-Versicherung) wird von ihm charakterisiert als «die Gesamtheit derjenigen Versicherungsverhältnisse, bei denen der generelle Versicherungsfall in der Einwirkung von Konstruktionsfehlern und Betriebsstörungen auf Kraftfahrzeuge besteht»[14]).

Je nachdem man das Versicherungsereignis oder das Versicherungsobjekt ins Auge faßt, auf jenes oder dieses der Hauptakzent fällt, hat man es auch mit zwei verschiedenen Gruppen von «generell gleichen Versicherungsfällen» zu tun, die zwangsläufig zur Unterscheidung zwischen Gefahrenversicherung und Objektversicherung führen. Nach der geltenden Doktrin und Praxis sind aber die meisten Versicherungszweige gefahrorientiert.

Vom Standpunkt der Oekonomik ist die in Wissenschaft und Gesetzgebung übliche Gliederung der Versicherungszweige nach den Gefahrmomenten u. E. mindestens nicht da zu befürworten, wo sie der Entwicklung der be-

---

[14]) Wörner, Allgemeine Versicherungslehre. Dritte erweiterte und verbesserte Auflage. Leipzig 1920. S. 44 f.

züglichen Versicherungsform nicht förderlich ist[15]), wo die Gefahrenversicherung nicht gewachsen ist, der Entfaltung des in Frage kommenden Versicherungszweigs volle Rechnung zu tragen. Der typische Einbruch in der gefahrorientierten Einteilung der Versicherung bildet die Transportversicherung, insbesondere die Veredlungsversicherung, die dasselbe Objekt gegen die verschiedensten Gefahren deckt. Diese Ausnahme wird aber in Wissenschaft und Rechtsprechung bis zu einem gewissen Grade anerkannt. Indessen geht — wie weiter oben[16]) bereits festgestellt wurde — eine neuere Tendenz dahin, die Transportversicherung immer mehr zu einer typischen Objektversicherung zu stempeln. Auch bei der Glas- und Maschinenversicherung sind Ansätze hierzu wahrnehmbar. Diese Wandlung gehört u. E. der Zukunft, und die Automobilversicherung wird sich dieser Tendenz ebenfalls nicht verschließen können. Denn es unterliegt keinem Zweifel, daß die Ausgestaltung der Automobilversicherung zu einer typischen Objektversicherung, zu einer Versicherung der mit dem Automobilbetrieb verbundenen Gefahren, einem (zum Teil latent vorhandenen) wirtschaftlichen Bedürfnis entspricht.

Wie die Autokasko-Versicherung trotz ihrer gewaltigen Entwicklung nicht ohne weiteres als selbständiger Versicherungszweig gelten kann, so kann natürlich auch die Automobilversicherung, vom juristischen Standpunkt, nicht gut bloß deswegen zu einem selbständigen Versicherungszweig erhoben werden, weil es vom wirtschaftlichen Standpunkt als zweckmäßig und vorteilhaft erscheint. Hierzu bedarf es vielmehr des Umstandes, daß der Begriff Automobilversicherung positivrechtlich oder durch die Rechtsübung geschaffen wird. Bei der organisch-kombinierten Automobilversicherung (im Gegensatz zu der Autokasko-Versicherung) liegen die Merkmale eines selbständigen Versicherungszweigs vor. Beruht sie doch auf

[15]) Vgl. auch Wörner a. a. O. S. 48.
[16]) S. 60.

dem Grundsatz der Universalität der Gefahr. Eine universelle Gefahr gehört aber immer zu einem selbständigen Versicherungszweige[17]).

Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus müßte dann auch die Anpassung des aufsichtsrechtlichen Begriffs der Automobilversicherung an den privatrechtlichen unbedingt gefordert werden. Ein Einbruch in die Einheitlichkeit der Versicherungsgesetzgebung könnte u. E. weder in bezug auf die Autokasko- noch in bezug auf die Automobilversicherung verantwortet werden. Es wäre zu begrüßen, wenn auch in der Schweiz trotz der vorläufig nur in geringem Maße latent vorhandenen oder doch noch wenig ausgesprochenen Bestrebungen zur Integration des Automobil-Versicherungsbetriebs, in einer kommenden Revision des Aufsichtsgesetzes, der zukünftigen Entwicklung der Automobilversicherung voll Rechnung getragen würde. Interessant ist in diesem Zusammenhang die aufsichtsrechtliche Stellung der Automobilversicherung in England.

In England, wo gegenwärtig der größere Teil der Versicherungszweige, darunter die reine Transportversicherung, d. h. die durch reine Transport-Versicherungsanstalten (Lloyds vor allem) betriebene Transportversicherung, sowie die Automobilversicherungen aufsichtsfrei sind, hat sich eine Tendenz Bahn zu brechen vermocht, die dahin geht, auch die gegenwärtig aufsichtsfreien Versicherungszweige aufsichtspflichtig zu erklären. Es ist erfreulich zu konstatieren, daß die Bestrebungen dahinzielen, die Motor Vehicle Insurance, entsprechend ihrer Entwicklung als «Comprehensive Policy» als Ganzes, als Objektversicherung, der Aufsicht des Board of Trade zu unterstellen. Das Departmental Committee on Assurance Companies Act, 1909, legt in seinem Bericht[18]) fest, was im Sinne

---

[17]) Vgl. Freudling, Die Einheitsversicherung mit besonderer Berücksichtigung der Veredlungsversicherung. Münchener Diss. 1927, S. 11.

[18]) Report by the Departmental Committee appointed to Inquire and Report what Amendments are desirable in the Assurance Companies Act, 1909, S. 32.

des «Insurance Undertakings Act, 1927,» unter Automobilgeschäft zu verstehen wäre: «Motor vehicle business, that is to say, the 5 business of effecting contracts of insurance against loss or damage to, or arising out of, or in connection with the use of, motor vehicles, including third party risks». Danach werden die von der Comprehensive Policy gedeckten Risiken sämtlich von dem Begriff der Automobilversicherung erfaßt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Autokasko-Versicherung dann unbedingt als Transportversicherungsart anzusehen ist, wenn sie allein betrieben wird und sich im Rahmen der Transportversicherung hält. Wird sie aber im Rahmen der organisch-kombinierten Automobilversicherung betrieben, so stellt sie einen integrierenden Bestandteil jenes Versicherungskomplexes dar, dem die Eigenschaft eines auf dem Prinzip der Universalität der Gefahr gebauten Versicherungszweiges zukommt. Die Autokasko-Versicherung kann u. E. weder vom versicherungswissenschaftlichen noch vom rein ökonomischen Standpunkt aus als selbständiger Versicherungszweig betrachtet werden. Danach kann sie auch vom rein juristischen Standpunkt aus nur dann als eigener Versicherungszweig betrachtet werden, wenn der Gesetzgeber dies ausdrücklich gewollt hat.

II. Abschnitt.

Entwicklung und Bedeutung.

§ 4.

Entstehung und Entwicklung der Autokasko-Versicherung im allgemeinen.

A. Die Entstehung der Autokasko-Versicherung.

Als Vorläufer der Autokasko-Versicherung kann die aus Frankreich stammende Fuhrwerkversicherung[1]) angesehen werden, die, anfänglich die Haftpflicht der Pferde- und Wagenbesitzer deckend, dazu überging, den Versicherungsschutz auch auf die Beschädigung des Wagens selbst zu erweitern. Ursprünglich erfaßte diese Versicherungsform allerdings nur die auf Zusammenstöße mit Wagen fremden Eigentums zurückzuführenden Schadenfälle. Erst später ging sie dazu über, auch für Schäden aus Zufall, sowie aus Versagen der Pferde und Unvorsichtigkeit des Kutschers Versicherungsschutz zu bieten.

Eine ähnliche Entwicklung hat auch die Autokasko-Versicherung durchgemacht. In den ersten Anfängen des Automobilsports wurden bereits vereinzelte Kaskorisiken gedeckt, vor allem die reinen Kollisionsschäden durch die sogenannte Karambolage-Versicherung, aus der die kontinental-europäische Autokasko-Versicherung hervorgegangen ist. Wie bei der Fuhrwerkversicherung, beschränkte sich anfänglich auch die Kaskodeckung auf Schäden aus

[1]) Diese Versicherungsart ist bereits im Jahre 1830 in Frankreich eingeführt worden durch L'Automédon und La Seine.

Zusammenstoß des versicherten Wagens mit einem andern Fahrzeug.

Ueberreste dieser ursprünglichen Art der Kaskodekkung sind heute noch in Frankreich und Nordamerika vorhanden. Die in Frankreich neben der Autokasko-Versicherung i. w. S. gegenwärtig noch übliche Contre-assurance étendue ist nichts anderes als die frühere Karambolage-Versicherung im engern Sinne. Gewährt sie doch nur für den Fall Versicherungsschutz, wo der Schaden auf Berührung mit andern im Besitze Dritter stehender Fahrzeuge zurückzuführen ist. Die nordamerikanische Collision-Versicherung ist, wie der Name selbst es verrät, eine ausgeprägte Erweiterung der ursprünglichen Karambolage-Versicherung, die auch in ihrer reinen engeren Form in den Vereinigten Staaten heute noch, wenn auch selten, vorkommt[2]).

Die internationale reine Kaskodeckung hat im allgemeinen drei wichtige Entwicklungsphasen durchgemacht. Der Versicherungsschutz erstreckte sich etappenweise auf Schäden infolge Kollision:

1. mit in Bewegung befindlichen Fahrzeugen oder Fahrzeugen überhaupt,
2. mit Fahrzeugen und in Bewegung befindlichen Objekten und
3. mit in Bewegung befindlichen sowie ruhenden Objekten überhaupt (Unfallschaden).

Die Deckung der Kollisionsschäden wurde indessen ursprünglich auf die Beschädigung des Automobilkörpers beschränkt und war keine spezifische Kaskodeckung, sondern sie wurde im Rahmen einer kombinierten Automobilversicherung gewährt[3]).

Ein weiterer Schritt im Umfang der eigentlichen Kaskoversicherung bedeutet die Deckung der Bruchschäden und später der Schäden an Gummibereifung und an Zubehörteilen.

---

[2]) Vgl. Martinoli, Automobilversicherung in den Vereinigten Staaten, WVZ Bd. 28, Heft 3, S. 272.

[3]) Vgl. weiter unten S. 108.

Das Diebstahl- und das Feuerrisiko sind ebenfalls schon sehr früh Gegenstand der Versicherung gewesen; anfänglich wurden sie in den meisten Ländern nicht im Zusammenhang mit der reinen Kaskoversicherung, sondern separat gedeckt. Auch wagte man es vielfach für lange Zeit nicht, speziell in England, gegen diese Gefahren volle Deckung zu gewähren; man schrieb vielmehr eine beträchtliche Selbstbeteiligung vor oder begrenzte die maximale Ersatzpflicht des Versicherers bei Totalschäden oder -verlusten auf eine bestimmte niedrige Versicherungssumme (in England auf £ 100)[4]).

Diese etappenweise erfolgende Entwicklung des Autokasko-Versicherungsschutzes und der Automobilversicherung überhaupt ist im allgemeinen Hand in Hand mit der Entwicklung der Automobiltechnik und des Automobilverkehrs gegangen. Schnell entwickeln konnte sich die Autokasko-Versicherung nur dann, wenn das Automobil durch die Fortschritte der Technik die notwendige Verkehrssicherheit zu bieten vermochte. Jeder wichtige Fortschritt im Automobilbau gab auch der Autokasko-Versicherung neue Impulse, und durch die Entwicklung der Automobilindustrie erweiterte sich schrittweise auch der Rahmen der versicherungsfähigen Automobiltypen.

Die Fortschritte der Automobiltechnik haben nicht nur auf die Entwicklung der Autokasko-Versicherung günstig eingewirkt, sondern sie schufen vielmehr die nötigen Voraussetzungen zu deren Entstehung und Gedeihen. Die Automobiltechnik hat ihrerseits von den Sportveranstaltungen, insbesondere von den Wettrennen, den Zuverlässigkeits- und Schnelligkeitsfahrten wertvolle Anregungen erhalten. Indem diese die Produkte des Automobilbaus erprobten, haben sie zum Aufstieg der Autokasko-Versicherung stark beigetragen. Dementsprechend hat die Automobilversicherung zuerst da Fuß zu fassen und sich zu

---

[4]) Vgl. Geilinger und Oram, Motor Vehicle Insurance. London 1923, S. 8.

entwickeln vermocht, wo Automobilindustrie und -sport blühten, so vor allem in den Vereinigten Staaten und in England. Von ausschlaggebender Bedeutung für die Entwicklung der Autokasko-Versicherung ist indessen ganz besonders die Popularisierung des Automobils gewesen. Solange die Automobilverwendung Monopol einer geringeren Zahl von Begüterten war, verhielten sich die Versicherungsgesellschaften gegenüber dem Kaskorisiko sehr zurückhaltend, zumal der eng gezogene Kreis der Interessenten die für jede Versicherung unentbehrliche Risikomischung nicht bieten konnte.

Diese Zurückhaltung ist vom versicherungstechnischen Standpunkt aus durchaus begreiflich; handelte es sich doch darum, ein schweres Risiko zu übernehmen. Die Sammlung der nötigen Erfahrungen kostete manchen Versicherern ein teures Lehrgeld. Heute ist es anders. Der Autokasko-Versicherungsmarkt ist im allgemeinen ein sehr lebhafter. In vielen Ländern hat eine zügellose Konkurrenz bereits zu Prämiensätzen geführt, die bei menschlicher Voraussicht kaum gesunde Ergebnisse zeitigen werden.

Das Gedeihen der Autokasko-Versicherung und der Automobilversicherung überhaupt hängt auch ab von verkehrspolitischen Voraussetzungen. Wo der Automobilismus in seiner Entwicklung gehemmt wird, kann naturgemäß diese Versicherungsform keinen günstigen Nährboden finden. In der Schweiz konnte sich die Autokasko-Versicherung zum Beispiel in dem von jeher automobilfeindlich gesinnten Kanton Graubünden, auch nachdem er dem Automobilverkehr eröffnet wurde, nur mühselig entwickeln.

Einen gewissen Einfluß auf die Entwicklung der Autokasko-Versicherung vermag, wie bereits früher festgestellt wurde[5]), auch die Staatspolitik, die Praxis der Aufsichtsbehörde auf dem Gebiet der Privatversicherung auszuüben.

[5]) Weiter oben § 3 S. 64 f.

Die Automobilversicherung, und mit ihr die Autokasko-Versicherung, hat in den meisten automobilreichen Ländern in den letzten zehn Jahren eine schwungvolle Entwicklung durchgemacht. Die Geschäftsergebnisse sind indes fast überall andauernd unbefriedigend gewesen. Statistische Angaben hierüber sind zudem meist schwer erhältlich, da vielfach das Automobilgeschäft und noch öfters das Autokaskogeschäft allein von den Gesellschaften nicht getrennt ausgewiesen wird. Im folgenden soll die Entwicklung der Autokasko-Versicherung bzw. der Automobilversicherung in den einzelnen Staaten, an Hand des erhaltenen Zahlenmaterials, das zum Teil durch besondere Erhebung gewonnen wurde, illustriert werden.

B. Die Autokasko-Versicherung in außereuropäischen Staaten.

1. Die Vereinigten Staaten.

Die gewaltige Entwicklung des Automobilverkehrs der Vereinigten Staaten ist im ersten Paragraphen dieser Arbeit deutlich zum Ausdruck gebracht worden. Entsprechend dieser Entwicklung ist dort auch die Automobilversicherung frühzeitig zu voller Blüte gelangt. Die Vereinigten Staaten dürfen mit Recht als die Wiege der modernen Automobilversicherung bezeichnet werden.

Im Jahre 1905, in einer Zeit, wo die Automobilversicherung in Europa in den ersten Anfängen steckte, erzielten beispielsweise allein schon die Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften eine Prämieneinnahme von 16,8 Millionen Dollars und hatten Schadenzahlungen über einen Gesamtbetrag von 6,2 Millionen Dollars zu verzeichnen. Schätzt man die Prämieneinnahme der Feuer- und Transport-Gesellschaften, die am Automobilgeschäft, besonders am Autokaskogeschäft, regen Anteil nehmen, die Ergebnisse aber bis 1921 nicht gesondert ausgewiesen haben, auf 10 Millionen Dollars, so gelangt man für das

Jahr 1905 zu einer gesamten Prämieneinnahme von rund 27 Millionen Dollars.

In Doktrin und Praxis wird der nordamerikanische Automobilversicherungskomplex[6]) in fünf verschiedene Versicherungsformen geteilt, d. h. in seine Komponenten zergliedert:

1. Versicherung der Automobilhaftpflicht aus Körperverletzung,
2. Versicherung der Automobilhaftpflicht aus Sachbeschädigung,
3. reine Kaskoversicherung,
4. Diebstahlversicherung und
5. Feuerversicherung.

Wenn diese Einteilung in Schrifttum und Praxis fest eingebürgert ist, so wird die theoretische Zergliederung der Automobilversicherung in Kaskoversicherung i. w. S. einerseits und in Haftpflichtversicherung anderseits nicht verneint[7]).

Die kontinental-europäische Autokasko-Versicherung i. w. S. entspricht der Verbindung der drei besondern, auf die Versicherung des Automobils selbst bezüglichen Versicherungsformen, nämlich der reinen Kaskoversicherung, der Diebstahl- und der Feuerversicherung.

In bezug auf den Betrieb der Autokasko-Versicherung herrscht in den Vereinigten Staaten unter den Automobil-

---

[6]) Vgl. auch Martinoli, a. a. O., worauf in bezug auf die allgemeine Struktur der nordamerikanischen Automobilversicherung bzw. Autokasko-Versicherung verwiesen wird.

[7]) Ryder, Automobile Insurance. New York 1924, S. 2, bemerkt hierzu folgendes: «All of the coverages mentioned above may be devided into two general classes:

(1) Insurance of the car itself,

(2) Third party liability.

Insurance on the car itself includes all such coverages as fire, theft, collision, earthquake etc., anything in fact that involves loss or damage to the car itself. Third party liability includes the public liability, employer's liability and property damage coverages».

versicherern bereits seit einem Vierteljahrhundert eine ausgeprägte Arbeitsteilung. Während die Unfall- und Haftpflicht-Gesellschaften gegen Haftpflicht aus Körperverletzung versichern, bleibt die Deckung des Feuer-, Diebstahl- und Transportrisikos den Feuer- und Transportversicherungsanstalten vorbehalten. Die reine Kaskoversicherung und die Versicherung der Haftpflicht aus Sachbeschädigung werden von beiden Gruppen von Versicherern betrieben. Dementsprechend hat auch die großzügige Verbandsbildung eine Trennung erfahren. Die meisten Transport- und Feuerversicherungsgesellschaften sind — von den lokalen Verbänden abgesehen — in der «National Automobile Underwriters Conference» und die Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften im «National Bureau of Casualty and Surety Underwriters» zusammengeschlossen.

Für diese arbeitsteilige Betriebsführung und Trennung der Verbandsbildung sind, mehr noch als praktische und versicherungstechnische, rechtliche Gesichtspunkte ausschlaggebend gewesen: Die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Versicherungswesens mancher Staaten der nordamerikanischen Union läßt die Deckung der meisten Automobilrisiken durch eine einzige Gesellschaft nicht zu. Daraus ist zu erklären, daß in den Vereinigten Staaten die kombinierte Automobilversicherung, die «All Risks Insurance» nicht zu gedeihen vermochte.

Die reine Kaskoversicherung (die Collisionversicherung) der Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsunternehmungen wird sozusagen als Nebenrisiko der Versicherung der Automobilhaftpflicht aus Körperverletzung betrieben. Die Bedeutung des Automobilgeschäfts bis 1920 dieser Casualty Companies, denen von Gesetzes wegen überhaupt nicht zusteht, das Feuer- und Diebstahlrisiko zu decken, geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Tabelle 3.

Ergebnisse in der Automobilversicherung der Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften bis 1920.

Jahr	Staat New York			Gesamtgebiet der U.S.A.		
	Prämien $	Schäden $	%	Prämien $	Schäden $	%
1905	3 889 991	1 247 955	32,1	16 718 209	6 227 089	37,2
1910	9 013 045	4 070 122	45,2	33 037 816	14 991 501	45,4
1915	10 588 321	6 154 556	58,1	44 533 316	21 448 727	48,2
1920	30 790 133	13 182 764	42,8	135 640 542	64 814 202	47,8

Die Entwicklung des Automobilgeschäfts dieser führenden Gruppe von Automobilversicherern ist in der Periode von 1905 bis 1920 eine gewaltige gewesen; die von ihr im Gesamtgebiet der U. S. A. erzielte Prämieneinnahme ist reichlich auf das achtfache gestiegen. Ueber das Geschäft der Feuer- und Transport-Versicherungsgesellschaften liegen bis 1921 keine Angaben hinsichtlich Prämien und Schäden vor, da die Ergebnisse dieser Unternehmungen bis dahin vom Feuer- und Transportgeschäft nicht getrennt ausgewiesen wurden.

Die Entwicklung des Automobilgeschäfts beider Unternehmergruppen während den Jahren von 1921 bis 1926, sowohl im Staate New York als im Gesamtgebiet der Union, wird durch die Tabellen 4 und 5 veranschaulicht.

Ueber die gewaltige Entwicklung der Automobilversicherung seit 1921, die aber in diesem Jahre gegen das Vorjahr einen beträchtlichen Rückschlag erlitten hatte, sprechen die nachstehenden Zahlen eine so beredte Sprache, daß auf eine Erläuterung verzichtet werden darf. Es sei nur betont, daß die im Jahre 1926 erzielte Gesamtprämieneinnahme von rund 360 Millionen Dollars (1,5 Milliarden RM.), von der Gesamtprämieneinnahme der deutschen privaten Versicherungsgesellschaften im gleichen Jahre (= RM. 1 707 874 000) nicht so sehr entfernt ist, und demnach, selbst nach amerikanischem Maßstab, große

Tabelle 4.

Staat New York: Prämien u. Schäden der Automobilversicherung in den Jahren 1921 bis 1926.

Jahr	Gesamttotal			Davon entfallen auf					
				Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Gesellschaften			Feuer- und Transport-Versicherungs-Gesellschaften		
	Prämien $	Schäden $	%	Prämien $	Schäden $	%	Prämien $	Schäden $	%
1921	39 6 9 361	23 972 367	60,5	26 275 887	12 254 642	46,6	13 343 474	11 717 725	87,8
1922	43 511 823	2' 314 677	49,0	30 580 897	12 684 142	41,5	12 930 926	8 630 535	66,7
1923	49 191 144	18 312 410	37,2	35 014 451	10 174 859	29,1	14 176 693	8 137 551	57,4
1924	56 215 534	26 134 400	46,5	41 938 684	18 299 017	43,6	14 276 850	7 835 383	54,9
1925	63 695 595	27 355 637	42,9	49 043 194	19 202 517	39,2	14 652 401	8 153 120	55,6
1926	72 857 376	31 248 962	42,9	56 935 788	23 336 082	41,0	15 921 588	7 912 880	49,7

Tabelle 5.

U. S. A.: Prämien und Schäden der Automobilversicherung in den Jahren 1921 bis 1926.

Jahr	Gesamttotal			Davon entfallen auf					
				Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Gesellschaften			Feuer- und Transport-Versicherungs-Gesellschaften		
	Prämien $	Schäden $	%	Prämien $	Schäden $	%	Prämien $	Schäden $	%
1921	194 969 233	122 265 350	62,7	117 267 677	61 429 407	52,4	77 701 556	60 835 943	78,3
1922	212 192 451	106 168 079	50,0	128 743 081	62 405 426	48,5	83 449 370	43 762 653	52,4
1923	250 966 937	115 906 648	46,2	144 697 947	71 304 674	49,3	106 268 990	44 601 974	42,0
1924	289 036 479	136 021 599	47,1	175 552 545	85 817 697	48,9	113 483 934	50 203 902	44,2
1925	334 129 820	159 579 276	47,8	211 770 481	100 594 100	47,5	122 359 339	58 985 176	48,2
1926	359 820 112	186 506 411	51,8	235 434 358	124 515 594	52,9	124 385 754	61 990 817	49,8

Aufmerksamkeit verdient. Heute ist die Automobilversicherung eine der mächtigsten Versicherungssparten der nordamerikanischen Union geworden.

Auffallend ist es, daß der Schadenverlauf eher (im Staat New York durchweg) ungünstiger ist bei den Feuer- und Transport-, als bei den Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften. Das läßt die Risikoschwere der Autokasko-Versicherung erkennen, da das Automobilgeschäft jener Gruppe von Automobilversicherern sich fast ausschließlich aus Autokaskoversicherungen i. w. S. zusammensetzt. Die von ihr betriebene Sachschaden-Haftpflicht-Versicherung fällt kaum ins Gewicht.

Tabelle 6 zeigt, mit welchem Anteil die einzelnen Automobilversicherungssparten an die Gesamtergebnisse von 1926 partizipieren.

Während das Automobilgeschäft der Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften, auf das im Staat New York 78,1% und in dem gesamten Kontinentalgebiet der Union 65,4% der Prämieneinnahme entfallen, nach Versicherungsarten getrennt ausgewiesen wird, ist dies bei den Feuer- und Transport-Versicherungsanstalten nicht der Fall. Von der von den Casualty Companies erzielten Prämieneinnahme entfallen auf die Automobil-Haftpflicht-Versicherung im Staat New York 96,2% und in den U. S. A. 93,0%. Auf die Collisionversicherung, die den ungünstigsten Schadenverlauf aufweist, entfallen in der gesamten Union 7%, d. h. relativ fast doppelt so viel als im Staat New York (3,8%).

Die im Jahre 1926 am gesamten Automobil-Versicherungsbestand der nordamerikanischen Union interessierten Versicherungsunternehmungen dürften die Zahl von 500 reichlich übersteigen. Von den Feuer-Versicherungsanstalten auf Gegenseitigkeit abgesehen, die nicht ermittelt werden können, zählte man 424 Gesellschaften, die eine oder mehrere Sparten der Automobilversicherung betrieben. Davon waren 238 Unfall- und Haftpflicht- (128 Aktiengesell-

Zerlegung der Prämien und Schäden von 1926 nach Versicherungsarten.

Versicherungsart	Staat New York			U. S. A.		
	Prämien $	Schäden $	%	Prämien $	Schäden $	%
Personen-Haftpflicht-Versicherung (Automobile Liability)	42 506 445	17 068 637	40,2	159 961 183	82 308 989	51,5
Sachschaden-Haftpflicht-Versicherung (Automobile Property Damage)	12 253 212	5 074 365	41,4	59 142 167	31 621 587	53,5
Reine Kaskoversicherung (Automobile Collision)	2 176 131	1 193 080	54,8	16 331 008	10 585 018	64,8
Total Unfall- u. Haftpflicht-Gesellschaften	56 935 788	23 336 082	41,0	235 434 358	124 515 594	52,9
Total Feuer- u. Transport-Gesellschaften	15 921 588	7 912 880	49,7	124 385 754	61 990 817	49,8
Gesamttotal	72 857 376	31 248 962	42,9	359 820 112	186 506 411	51,8

schaften und 110 Gegenseitigkeitsanstalten) und 186 Feuer-Versicherungsgesellschaften.

Eine rohe Schätzung der eingenommenen Prämien und bezahlten Schäden im Autokaskogeschäft im weitern Sinne, d. h. in der Autokasko-Versicherung der U. S. A. im Spiegel kontinental-europäischer Struktur, kann aus Tabelle 6 gewonnen werden, indem man den Geschäftsergebnissen der Feuer- und Transport-Gesellschaften noch die Zahlen bezüglich der Collisionversicherung der Unfall- und Haftpflicht-Gesellschaften hinzu zählt. Danach erhält man für den Staat New York 18 097 719 Dollars Prämien und 9 105 960 Dollars Schäden (50,3%), und für die gesamte Union 140 716 762 Dollars Prämien und 72 575 835 Dollars Schäden (51,6%). Diese Zahlen bedurften insofern einer kleinen Korrektur, als sie auch das Sachschaden-Haftpflichtgeschäft der Feuer- und Transport-Unternehmungen mit enthalten, das für eine rohe Schätzung jedoch wenig ins Gewicht fallen dürfte. Nimmt man eine prozentuale Korrekturquote von 2,5% an, so kommt man für das gesamte Kontinentalgebiet der U. S. A. zu einer Prämieneinnahme von 137,2 Millionen Dollars und zu einer Summe der Schadenzahlungen von 70,8 Millionen Dollars.

Zu gleichen Ergebnissen gelangen wir mit folgender Uebersicht, die, was die Angaben über Collision- und Sachschaden-Haftpflicht-Versicherung angeht, auf zuverlässigen Schätzungen beruhen.

Tabelle 7.

Autokaskogeschäft der U. S. A. im Jahre 1926 nach Versicherungsarten getrennt.

U. S. A.	Prämien $	%	Schäden $	Schadenprozent
Diebstahlversicherung	54 978 283	44,2	27 684 804	50,4
Feuerversicherung	47 639 944	38,3	20 580 156	43,2
Collisionversicherung	18 409 112	14,8	11 929 105	64,8
Sachschaden-Haftpflicht-Versicherung	3 358 415	2,7	1 796 752	53,5
Automobilgeschäft der Feuer- und Transport-Gesellschaften	124 385 754	100,0	61 990 817	—
Abzüglich Sachschaden-Haftpflichtversicherungen	3 358 415	2,7	1 796 752	53,5
Total Autokasko-Versicherung i. w. S.	121 027 339	97,3	60 194 065	49,7
+ Collision-Versicherung der Unfall- und Haftpflicht-Gesellschaften	16 331 008	—	10 585 018	64,8
Gesamtes Autokaskogeschäft der U. S. A.	137 358 347	—	70 779 083	51,5

Beim Vergleich der Ergebnisse einer großen Anzahl Feuer-Versicherungsgesellschaften mit getrennter Rechnungslegung auch für die Collision- und die Sachschaden-Haftpflicht-Versicherung hat es sich herausgestellt, daß der Schadenverlauf dieser Versicherungsarten im Jahre 1926 ziemlich parallel verlaufen ist wie der Geschäftsverlauf der nämlichen Versicherungsarten bei den Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften, der uns durch Tabelle 6 bekannt ist. So konnten die Schäden beider Versicherungsarten auf Grund der Schadenprozente der Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften in zuverlässiger Weise ermittelt werden.

In den Vereinigten Staaten befindet sich das Autokaskogeschäft i. w. S., wie aus vorhergehender Tabelle 7 ersichtlich ist, zum größten Teil in Händen der Feuer- und Transportversicherer, deren Anteil an der gesamten Prämieneinnahme Ende 1926 88% ausmachte, während den Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften bloß 12% zufielen. Selbst in bezug auf das reine Kaskorisiko

allein ist das Portefeuille der Feuer- und Transport-Versicherungsgesellschaften so bedeutend wie dasjenige der Casualty Companies. Dagegen ist das Automobilgeschäft des Transportversicherers im Verhältnis zum gesamten Automobilgeschäft unbedeutend. Im Jahre 1923 waren beispielsweise unter den 182 im Staat New York die Automobilversicherung betreibenden Versicherungsunternehmungen bloß 7 Transport-Versicherungsgesellschaften zu zählen.

Es wäre indessen interessant, einen Einblick in die Verteilung der Autokasko-Versicherung nach den verschiedenen Staaten der Union zu gewinnen. Das hat uns bewogen, nach den Angaben der Insurance Year Books, in Tabelle 8 die Prämien und Schäden der Collision-Versicherung in bezug auf die Jahre 1925 und 1926 derjenigen Versicherungsunternehmungen zusammenzustellen, die diese Versicherungsart getrennt ausgewiesen haben.

Da — wie bereits gezeigt wurde — nur wenige Feuer-Versicherungsgesellschaften das Collisionsgeschäft getrennt ausweisen, so gibt genannte Tabelle im großen und ganzen ein Bild, wie die Collision-Versicherung der Unfall- und Haftpflicht-Gesellschaften sich auf die einzelnen Staaten der nordamerikanischen Union verteilt. Im Jahre 1926 fällt die größte Prämieneinnahme auf die Staaten Illinois (3 341 016 Dollars), New York (2 176 131 Dollars), Pennsylvania (1 979 780 Dollars), Indiana (1 825 158 Dollars) und California (1 500 000 Dollars).

Kritisch fragt es sich, ob die Berücksichtigung des nicht ausgeschiedenen Geschäfts der Feuer- und Transport-Gesellschaften nicht eine Verschiebung dieser Rangstellung zur Folge hätte. Das scheint uns der Fall zu sein. Nach der absoluten Zahl der verkehrenden Automobile stellen sich die automobilreichsten Staaten der Union Ende 1926 in folgender Rangordnung: 1. New York; 2. California; 3. Ohio; 4. Pennsylvania und 5. Illinois. Obschon die relative Intensität der Inanspruchnahme der Collision-Versicherung von Staat zu Staat verschieden sein dürfte, so ist u. E.

Tabelle 8.

Prämien und Schäden der «Collision»-Versicherung nach Staaten getrennt.

Staat	1925			1926		
	Prämien $	Schäden $	%	Prämien $	Schäden $	%
1. Alabama	78 536	37 775	48,1	106 111	70 884	66,6
2. Arizona	35 466	21 159	59,7	60 460	31 374	52,2
3. Arkansas	32 007	17 527	54,8	48 408	39 392	81,4
4. California	1 150 000*	469 200*	40,8	1 500 000*	652 500*	43,5
5. Colorado	47 672	15 534	32,6	35 488	21 923	61,8
6. Connecticut	406 819	213 600	52,5	442 634	203 132	45,9
7. Delaware	25 465	11 464	45,0	36 131	11 035	30,5
8. District of Columbia	75 849	18 686	24,6	82 416	28 857	35,0
9. Florida	943 250	324 208	34,4	903 592	875 672	96,9
10. Georgia	101 602	49 574	48,8	102 143	59 957	58,7
11. Idaho	28 625	27 053	94,5	41 205	40 190	97,5
12. Illinois	3 422 944	946 055	27,6	3 341 016	1 022 757	30,6
13. Indiana	1 166 146	739 336	63,4	1 825 158	1 283 163	70,3
14. Iowa	79 223	34 502	43,6	63 049	30 920	49,0
15. Kansas	60 000*	23 880*	39,8	65 279	48 939	75,0
16. Kentucky	73 950	38 193	51,6	66 726	40 139	60,2
17. Louisiana	173 792	67 829	39,0	191 373	75 239	39,3
18. Maine	76 567	41 775	54,6	96 913	50 363	52,0
19. Maryland	172 314	64 144	37,2	187 528	84 058	44,8
20. Massachusetts	329 289	172 123	52,3	379 750	151 680	40,0
21. Michigan	500 000*	226 000*	45,2	530 000*	262 880*	49,6
22. Minnesota	166 841	103 866	62,3	119 626	79 567	66,5
23. Mississippi	68 480	37 731	55,1	78 246	60 468	77,3
24. Missouri	198 151	93 306	47,1	140 078	1 071 525	764,9
25. Montana	40 720	33 351	81,9	45 000*	34 740*	77,2
26. Nebraska	56 800	19 744	34,8	55 541	21 430	38,6
27. Nevada	64 000	3 743	58,5	17 948	12 550	69,9
28. New Hampshire	55 507	28 625	51,6	52 078	26 156	50,2
29. New Jersey	828 821	402 074	48,5	892 334	403 603	45,2
30. New Mexico	3 307	708	21,4	6 186	4 118	66,6
31. New York	2 140 152	1 251 773	58,5	2 176 131	1 193 080	54,8
32. North Carolina	137 176	71 752	52,3	155 248	110 641	71,3
33. North Dakota	8 342	6 371	76,4	2 262	4 624	20,4
34. Ohio	830 000*	311 250*	37,5	890 000*	344 430*	38,7
35. Oklahoma	51 774	34 062	65,8	52 073	29 412	56,5
36. Oregon	100 325	64 689	64,5	212 422	145 016	68,3
37. Pennsylvania	1 795 604	946 215	52,7	1 979 780	960 816	48,5
38. Rhode Island	52 166	19 258	36,9	139 218	36 183	26,0
39. South Carolina	31 579	29 134	92,3	37 872	27 033	71,4
40. South Dakota	11 421	6 304	55,2	3 902	5 431	139,2
41. Tennessee	75 256	28 489	37,9	75 799	52 641	69,4
42. Texas	309 472	170 735	55,2	423 885	309 565	73,0
43. Utah	16 245	6 540	40,3	17 943	13 845	77,2
44. Vermont	46 923	29 175	62,2	54 398	35 269	64,8
45. Virginia	119 041	66 572	55,9	134 094	82 905	61,8
46. Washington	301 849	232 988	77,2	376 510	348 316	92,5
47. West Virginia	299 924	248 115	82,7	395 599	182 739	46,2
48. Wisconsin	230 887	105 438	4,57	255 000*	116 280*	45,6
49. Wyoming	4 448	1 412	31,7	3 855	1 455	37,7
* Geschätzt.	17 024 727	7 913 037	46,5	18 898 408	10 798 892	57,1

unter anderm nicht anzunehmen, daß California — nach New York der automobilreichste Staat der Union — in bezug auf die Collisionversicherung hinter dem im Jahre 1926 unter den automobilreichsten Staaten an achter Stelle stehenden Staat Indiana eingereiht werden muß.

In den wenigen Staaten, wo das reine Kaskogeschäft überhaupt nicht getrennt ausgewiesen wurde, haben wir eine zuverlässige Schätzung der Prämieneinnahme vorgenommen. Der Ermittlung der Schäden ist der tatsächliche Schadenprozentsatz der Collisionversicherung und der Versicherung der Automobilhaftpflicht aus Sachbeschädigung zugrunde gelegt worden. Der katastrophale Schadenverlauf im Staat Missouri (765%) ist auf die Geschäftsergebnisse der «Globe Indemnity, Newark» zurückzuführen, deren Prämieneinnahme von 3139 Dollars eine Gesamtaufwendung für Schadenzahlungen von 997 000 Dollars gegenübersteht.

Der Diebstahl- und der Feuerversicherung kommt in den Vereinigten Staaten eine viel größere Bedeutung zu als auf dem europäischen Festlande; beide übertreffen die reine Kaskoversicherung. Von der Prämieneinnahme der Autokasko-Versicherung i. w. S. im Jahre 1926 entfielen 40% auf die Diebstahl-, 34,7% auf die Feuer- und bloß 25,3% auf die Collision-Versicherung. Die im Jahre 1926 im gesamten Autokaskogeschäft erzielte Prämieneinnahme von 137 358 347 Dollars macht 38,2% der Prämieneinnahme der Automobilversicherung aus. Daraus erhellt die privatwirtschaftliche und volkswirtschaftliche Bedeutung des Autokasko-Versicherungskomplexes der Vereinigten Staaten.

2. Kanada.

Entsprechend der überraschend fortschreitenden Intensivierung des kanadischen Automobilverkehrs hat sich auch in Kanada die Automobilversicherung eine höhere Rangstellung verschafft; heute zählt sie zu den mächtigsten Versicherungszweigen.

Ende 1926 wurde im kanadischen Automobilgeschäft eine Prämieneinnahme von rund 8 Millionen Dollars erzielt, was einer Prämienquote von 10 Dollars auf jedem zirkulierenden Automobil entspricht. Diese Quote läßt indessen erkennen, daß eine große Zahl von Automobilen noch nicht versichert war, was dartut, daß heute trotz der außerordentlichen Automobildichtigkeit für eine weitere bedeutende Entwicklung der Automobilversicherung noch genügender Spielraum vorhanden ist. Diese relativ niedrige Inanspruchnahme der Automobilversicherung (in der Schweiz dürfte sie mindestens das Vierfache betragen) rührt vor allem davon her, daß in Kanada eine obligatorische Automobilhaftpflichtversicherung nicht besteht.

Die gewaltige Entwicklung der Automobilversicherung seit 1910 geht aus folgenden nach den Angaben der kanadischen Aufsichtsbehörde (Department of Insurance, Ottawa) zusammengestellten Uebersichten hervor.

Tabelle 9 zeigt die Entwicklung der Automobilversicherung in den Vorkriegsjahren, die Prämien und Schäden getrennt nach kanadischen und englischen Gesellschaften einerseits und ausländischen Gesellschaften andererseits.

Von 1910 bis 1914 hat sich die Zahl der die Automobilversicherung betreibenden Gesellschaften verdreifacht und deren gesamte Prämieneinnahme versiebenfacht. Das Geschäft der ausländischen Gesellschaften übertrifft dasjenige der kanadischen und englischen Versicherungsunternehmungen zusammen. Darüber, wie die einzelnen Automobilrisiken verlaufen sind, gibt Tabelle 9 nicht Auskunft, da die Automobilversicherung von der kanadischen Aufsichtsbehörde als Ganzes verfolgt wurde. Eine Ausscheidung der Automobilversicherung nach Versicherung *mit* und *ohne* Einschluß des Feuerrisikos wurde vom Superintendent of Insurance von den in Frage kommenden Gesellschaften erst ab 1915 verlangt. Die Prämien und Schäden der Automobilversicherung im ganzen und nach diesen Ausscheidungsmerkmalen, während den Jahren 1915 bis 1919, gehen aus Tabelle 10 hervor.

Tabelle 9.

Prämien und Schäden in den Jahren 1910 bis 1914.

Jahr	Zahl der Gesellschaften	Prämien $	Schäden $	%	Davon entfallen auf kanadische und engl. Gesellschaften: Zahl der Ges.	Prämien $	Schäden $	Davon entfallen auf ausländische Gesellschaften: Zahl der Ges.	Prämien $	Schäden $
1910	7	80 446	28 372	35,3	3	51 623	17 712	4	28 823	10 660
1911	15	253 550	165 101	65,1	6	77 201	20 354	9	176 349	144 747
1912	18	464 580	172 022	37,0	9	190 415	56 497	9	274 165	115 525
1913	22	563 204	207 544	36,9	11	220 370	68 089	11	342 834	139 455
1914	22	573 604	280 344	48,9	11	236 473	82 213	11	337 131	198 131

Tabelle 10.

Prämien und Schäden in den Jahren 1915 bis 1919.

Jahr	Zahl der Gesellschaften	Prämien $	Schäden $	%	Davon entfallen auf Automobilversicherungen: inklusive Feuerrisiko: Prämien $	Schäden $	%	exklusive Feuerrisiko: Prämien $	Schäden $	%
1915	20	636 085	263 392	41,4	312 427	172 766	55,3	323 658	90 626	28,0
1916	24	909 503	305 093	33,5	341 944	137 774	40,3	567 559	167 319	29,5
1917	26	1 424 835	474 786	33 3	593 008	227 286	38,3	831 827	247 500	29,8
1918	35	2 153 014	781 623	36,3	902 864	383 186	42,4	1 250 150	398 437	31,9
1919	50	3 425 983	1 565 408	45,7	1 524 279	779 901	51,2	1 901 704	785 507	41,3

Wenn die besondern Zahlen über das Automobilgeschäft mit und ohne Einschluß des Feuerrisikos an sich nicht vielsagend sind, so lassen sie doch einen Einblick in den Verlauf des Feuer- und Diebstahlrisikos zu, denn es ist mit ziemlicher Bestimmtheit anzunehmen, daß der größere Teil des Automobilgeschäfts inklusive Feuerrisikos, aus dem Feuer- und Diebstahlgeschäft stammt.

Die Verteilung der Prämien und Schäden nach Nationalität des Versicherers geht aus folgender Tabelle 11 hervor.

Die Ausscheidung des Automobilgeschäfts in der besprochenen Form, mit Scheidungsmerkmal des Feuerrisikos, hat indessen auch die kanadische Aufsichtsbehörde nicht voll befriedigt. Auch die Mehrheit der Versicherungsgesellschaften sprach sich, wie aus dem «Memorandum for Insurance Companies transacting Automobil Insurance» des Superintendent of Insurance vom 29. Oktober 1920 hervorgeht, für eine bestimmtere, nämlich folgende Zergliederung der Betriebszahlen der Automobilversicherung aus:

A. Automobile: Feuer, Diebstahl und Transport.
B. Automobile: Collision und beide Haftpflichtrisiken.

Die Betriebsergebnisse dieser beiden Gruppen von Automobilversicherungen während den Jahren 1920 bis 1924 sind in Tabelle 12 zusammengestellt.

Daß die Konkurrenz auf dem Automobil-Versicherungsmarkt sich während des Jahrfünfts 1920 bis 1924 ziemlich verschärft hat, geht aus der Zahl der Gesellschaften hervor, die von 73 im Jahre 1920 auf 100 im Jahre 1924 gestiegen ist. Das Feuer- und das Diebstahlgeschäft sind eher schlechter verlaufen als das Haftpflicht- und das reine Kaskogeschäft.

In welchem Maße die kanadischen, die englischen und die ausländischen Versicherungsunternehmungen am Automobilgeschäft interessiert sind, geht aus Tabelle 13 hervor.

Ab 1925 ist auch die Trennung der Automobilversicherung in Automobile A und Automobile B vom Department

Tabelle 11.

Prämien und Schäden nach Nationalität der Versicherungsgesellschaften in den Jahren 1915 bis 1919.

Jahr	Es entfallen auf: Kanadische Gesellschaften			Englische Gesellschaften			Ausländische Gesellschaften		
	Prämien $	Schäden $	%	Prämien $	Schäden $	%	Prämien $	Schäden $	%
1915	147 298	48 150	32,7	203 684	67 097	32,9	285 103	148 145	52,0
1916	267 295	78 985	29,5	333 922	103 441	31,0	308 286	122 667	39,8
1917	356 705	127 336	35,7	572 717	182 608	31,9	495 413	164 842	33,3
1918	656 823	230 576	35,1	883 288	302 704	34,3	612 903	248 343	40,5
1919	1 110 237	493 087	44,4	1 490 967	670 571	45,0	824 779	401 750	48,7

Tabelle 12.

Prämien und Schäden der Automobil-Versicherungsgruppen A und B in den Jahren 1920 bis 1924.

Jahr	Zahl der Gesellschaften	Prämien $	Schäden $	%	Davon entfallen auf: A. Feuer- und Diebstahlvers. Prämien $	Schäden $	%	B. Haftpflicht- und Collisionvers. Prämien $	Schäden $	%
1920	73	5 264 897	2 683 710	51,0	2 325 785	1 149 314	49,4	2 939 112	1 534 396	52,2
1921	84	6 112 930	3 578 378	58,5	2 488 990	1 955 943	78,6	3 623 940	1 622 435	44,8
1922	85	6 116 322	2 800 545	45,8	2 481 982	1 477 966	59,5	3 634 340	1 322 579	36,4
1923	92	6 484 463	3 026 594	46,7	2 646 875	1 467 971	55,5	3 837 588	1 558 623	40,6
1924	100	6 391 616	2 950 704	46,2	2 578 632	1 228 877	47,7	3 812 984	1 721 827	45,2

Tabelle 13.

Prämien und Schäden nach Nationalität der Versicherungsgesellschaften in den Jahren 1920 bis 1924.

Jahr	Es entfallen auf: Kanadische Gesellschaften			Englische Gesellschaften			Ausländische Gesellschaften		
	Prämien $	Schäden $	%	Prämien $	Schäden $	%	Prämien $	Schäden $	%
1920	1 707 254	922 596	54,0	2 406 047	1 157 654	48,1	1 151 596	603 460	52,4
1921	2 341 829	1 335 663	57,0	2 509 182	1 457 883	58,1	1 261 919	784 832	62,2
1922	2 424 703	1 198 761	49,4	2 428 683	1 085 717	44,7	1 262 936	516 067	40,9
1923	2 419 521	1 071 303	44,3	2 624 419	1 164 638	44,4	1 440 523	790 653	54,9
1924	2 439 894	1 136 613	46,6	2 643 487	1 143 982	43,3	1 308 235	670 109	51,2

Tabelle 14.

Prämien und Schäden in den Jahren 1925 und 1926 nach Nationalität der Versicherungsgesellschaften getrennt.

Gesellschaften	1925 Zahl	1925 Prämien $	1925 Schäden $	1925 %	1926 Zahl	1926 Prämien $	1926 Schäden $	1926 %
Kanadische	27	2 879 856	1 383 495	48,0	28	3 227 539	1 761 873	54,6
Englische	42	2 614 389	1 321 971	50,6	45	2 907 720	1 570 327	54,0
Ausländische	46	1 457 956	756 694	51,9	51	1 926 738	1 058 876	55,0
Zusammen	115	6 952 201	3 462 160	49,8	124	8 061 997	4 391 076	54,5

of Insurance aufgegeben worden. Von nun an wird das Automobilgeschäft wie in den Vorkriegsjahren als Ganzes, als Automobilversicherung ausgewiesen. Die Betriebsergebnisse für die Jahre 1925 und 1926 sind in Tabelle 14 zusammengestellt.

Der Anteil des Autokasko-Versicherungskomplexes an der gesamten Prämieneinnahme, worüber keine Zahlen vorliegen, dürfte für das Jahr 1925 auf 2,7 und das Jahr 1926 auf 3,1 Millionen Dollars geschätzt werden.

Es ist noch zu bemerken, daß in Kanada die Automobilversicherung auch von Provinzialanstalten betrieben wird. Doch ist das Geschäft dieser nicht unter Bundesaufsicht stehenden Versicherungsunternehmungen nicht so bedeutend. Zahlen über Prämien und Schäden dieser Provinzialanstalten liegen bloß in bezug auf das Geschäftsjahr 1923 vor. Nach einer besondern Erhebung der kanadischen Aufsichtsbehörde[8]) betrugen die in diesem Jahre gezeichneten Prämien 545 187 Dollars und die angemeldeten Schäden 143 540 Dollars. An dieser gesamten Prämieneinnahme dürfte der Autokasko-Versicherungskomplex mit kaum mehr als 200 000 Dollars beteiligt sein.

3. Australien.

Die Automobilversicherung hat auch in Australien, das zu den automobilreichsten Ländern der Erde zählt[9]), eine große Entwicklung durchgemacht. Die im Jahre 1926 in der Automobilversicherung des australischen Bundes erzielte Prämieneinnahme entspricht einer runden Summe von 41,5 Millionen Schweizerfranken, die beinahe der gesamten Prämieneinnahme in der privaten Unfall- und Haftpflichtversicherung der Schweiz im gleichen Jahre (43,3 Millionen Franken) gleichkommt.

Im australischen Bundesstaat werden, wie in Eng-

---

[8]) Vgl. Abstract of Statements of Insurance Companies in Canada, 1923, S. 159.

[9]) Vgl. weiter oben Tabelle 1, Seite 11.

Prämien und Schäden in der Automobilversicherung Australiens.

Jahr	Neu-Südwales		Victoria		Queensland		Westaustralien		Zusammen		
	Prämien	Schäden	Prämien	Schäden	Prämien	Schäden	Prämien	Schäden	Prämien	Schäden	%
	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	
1920	91 753	43 504	82 946	35 763	22 911	10 714	14 948	6 310	212 558	96 291	45,3
1921	127 427	70 312	106 569	60 118	28 191	18 698	19 331	13 893	281 518	163 021	57,9
1922	178 398	112 458	156 839	85 718	42 242	27 727	26 957	20 258	404 436	246 161	60,9
1923	252 231	148 002	236 213	123 021	75 288	40 410	44 382	26 482	608 114	337 915	55,6
1924	400 354	257 394	355 071	221 133	116 320	70 181	74 630	33 332	946 375	582 040	61,5
1925	580 108	363 837	452 091	259 395	171 591	94 340	105 198	50 136	1 308 988	767 708	58,6
1926	776 882	432 245	476 649	274 781	253 428	145 242	109 734	52 239	1 616 693	904 507	55,9

land, von der reinen Feuerversicherung abgesehen, fast ausschließlich nur «Comprehensive Policies» abgeschlossen; der Autokasko-Versicherungskomplex ist nur als integrierender Bestandteil der Automobilversicherung bekannt.

Ein klares Bild über die erfreuliche Entwicklung der Automobilversicherung in dem «Commonwealth of Australia», ohne Südaustralien und Tasmanien, wird vor allem durch Tabelle 15 gegeben, die — von Queensland abgesehen — nach den Angaben des Commonwealth Bureau of Census and Statistics in Melbourne zusammengestellt wurde.

Was Queensland betrifft, sind die Prämien und Schäden unmittelbar den Reports of the State Government Insurance Office in Brisbane entnommen worden. Bemerkenswert ist, daß die staatliche Versicherungsanstalt von Queensland (State Government Insurance Office, Brisbane) auch in bezug auf die Automobilversicherung in freiem Wettbewerb steht mit den Privatgesellschaften.

Wie sich die gesamte Prämieneinnahme des Automobilgeschäfts Queenslands im Jahre 1926 verteilt, zeigt nachstehende Tabelle.

Tabelle 16.

Prämien und Schäden im Staat Queensland im Jahre 1926, nach Nationalität der Versicherer getrennt.

Versicherer	Prämien	%	Schäden	%	Schäden in % d. Prämien
	£		£		
Staatsanstalt	13 753	5,4	7 432	5,1	54,0
Australische Ges.	110 731	43,7	54 384	37,5	49,1
Neuseeländische Ges.	20 924	8,3	10 645	7,3	50,9
Britische u. ausländ. Gesellschaften	108 020	42,6	72 781	50,1	67,4
Zusammen	253 428	100,0	145 242	100,0	57,3

Was Südaustralien und Tasmanien anbelangt, so konnten nur die Prämien und Schäden der zwei bzw. drei letzten Geschäftsjahre ermittelt werden; früher ist die Automobilversicherung überhaupt nicht besonders verfolgt und

ausgewiesen worden. Darüber spricht folgende, nach den eingezogenen Erkundigungen beim Government Accident Insurance Office, Adelaide, und Tasmanian Government Insurance Office, Hobart, zusammengestellte Uebersicht.

Tabelle 17.

Prämien und Schäden in der Automobilversicherung von Südaustralien und Tasmanien.

Geschäftsjahr (auf 30. Juni)	Südaustralien			Tasmanien		
	Prämien	Schäden	%	Prämien	Schäden	%
	£	£		£	£	
1925	—	—	—	28 386	17 598	62,0
1926	192 783	181 960	94,4	25 277	12 236	48,4
1927	252 355	218 672	86,7	43 735	18 877	43,2

Im allgemeinen ist zu sagen, daß die Automobilversicherung — über die Autokasko-Versicherung im einzelnen liegen gar keine Zahlen vor — auch in Australien verlustbringend ist. Direkt katastrophal ist der Schadenverlauf in Südaustralien. In Tasmanien dagegen ist der Verlauf der Automobilversicherung in den zwei letzten Jahren gut gewesen; er weist sogar eine sinkende Tendenz auf.

In Neuseeland wird die Automobilversicherung im einzelnen, wie uns durch das State Fire and Accident Insurance Office in Wellington bestätigt wird, statistisch noch nicht erfaßt, was zu verwundern ist, wenn man sich die Intensität des neuseeländischen Automobilverkehrs vor Augen hält. Aus der Automobildichtigkeit kann aber geschlossen werden, daß die Automobilversicherung auch in Neuseeland in den letzten Jahren eine große Entwicklung erfahren hat.

4. Japan.

Obschon in den letzten Jahren auch in Japan eine nicht zu unterschätzende absolute Zunahme des Automobilverkehrs zu verzeichnen ist, so steckt dennoch der japanische Automobilismus noch in den ersten Anfängen.

Noch weniger entwickelt ist die Automobilversicherung, selbst im Verhältnis zur relativ niedrigen Automobilintensität.

Die erste und bis 1922 einzige die Automobilversicherung in Japan betreibende Versicherungsgesellschaft ist die Tokio Marine and Fire gewesen, über deren gesamten Automobil-Versicherungsbestand in den Jahren 1915 bis 1919 nachstehende Uebersicht Auskunft gibt[10]).

Tabelle 18.

Automobilversicherungsbestand in den Jahren 1915 bis 1919.

Jahr	Zahl der Ges.	Versicherungssummen	Prämien für eigene Rechnung	Schäden für eigene Rechnung	%
		Yen	Yen	Yen	
1915	1	5 833 000	97 971	23 307	23,8
1916	1	7 045 000	137 914	63 611	46,1
1917	1	6 963 000	142 456	90 389	63,5
1918	1	10 836 000	184 395	98 656	53,5
1919	1	23 027 000	382 396	174 186	45,6

Ueber den weitern Verlauf des Automobilversicherungsgeschäfts für den Erstversicherer orientiert uns folgende Tabelle.

Tabelle 19.

Prämien und Schäden in der Automobilversicherung in den Jahren 1920 bis 1925.

Jahr	Zahl der Ges.	Prämien für eigene Rechnung	Schäden für eigene Rechnung	%	Zahl der registrierten Automobile[11])
		Yen	Yen		
1920	1	513 428	299 221	58,3	5 553
1921	1	389 276	320 061	82,2	7 912
1922	2	523 319	124 013	23,7	9 648
1923	2	367 068	83 501	22,7	12 091
1924	2	338 724	144 092	42,5	14 737
1925	2	642 560	438 892	68,3	20 587

[10]) Vgl. AJ 42 III, S. 263.

[11]) Vgl. Resumés statistiques de l'Empire du Japon.

Die zweite die Automobilversicherung betreibende Gesellschaft ist die Mitsubishi Marine and Fire. Die durchschnittliche Schadenquote beträgt rund 50%.

Da die Prämien und Schäden nach Abzug des (uns nicht bekannten) Anteils des Rückversicherers zu verstehen sind, lassen sich auch die gesamten jährlichen Prämienaufwendungen nicht erkennen. Aus diesen Zahlen geht dennoch deutlich hervor, daß die Entwicklung der Automobilversicherung Japans im Verhältnis zur Zunahme der Automobilbenutzung stark zurückgeblieben ist, selbst wenn man eine steigende Tendenz der Inanspruchnahme der Rückversicherung annimmt. Bei der Annahme einer Rückdeckung von 25% für 1920 und 50% für 1925, gelangt man nämlich in bezug auf die Zeitstrecke 1920 bis 1925 zu einer Verdoppelung der Prämieneinnahme, während sich die Zahl der verkehrenden Personen- und Lastautomobile während der gleichen Zeit fast vervierfacht hat.

C. Die Autokasko-Versicherung in den west- und nordeuropäischen Staaten.

1. England.

In England werden die verschiedenen Automobilrisiken — wie bereits früher festgestellt wurde — unter einer einzigen Police, der Comprehensive Policy, gedeckt. Der Kern dieser kombinierten Automobilversicherung ist die Automobil-Haftpflicht-Versicherung, die auch allein gewährt wird. Dagegen dürfte es zur Seltenheit gehören, wenn eine Gesellschaft die separate Deckung des kontinental-europäischen Kaskorisikos im weitern Sinne übernimmt[12]).

Die Automobilversicherung hat in England ohne Zweifel eine große Bedeutung erlangt. Leider kann sie zahlenmäßig nicht erfaßt werden. Ueber die Entwicklung der Automobilversicherung und noch weniger des Auto-

[12]) Es wird hierüber auch auf S. 65 ff. dieser Arbeit verwiesen.

kasko-Versicherungskomplexes kann selbst ein verschwommenes Bild nicht gegeben werden. Praktisch werden die Geschäftsergebnisse der Automobilversicherung vom Unfallgeschäft (Accident Branch), das neben der Unfall- und Haftpflichtversicherung, u. a. auch die Automobilversicherung, sowie die Kautions-, die Einbruchdiebstahl- und die Glasversicherung erfaßt, überhaupt nicht getrennt ausgewiesen.

Diese Form der Rechnungslegung ist in England allgemein üblich und entspricht den Vorschriften der Assurance Companies Act von 1909, welche die Aufsicht der Versicherungsunternehmungen regelt. Die beaufsichtigten Versicherungsgesellschaften haben dem Handelsministerium (Board of Trade), das die Staatsaufsicht im Versicherungswesen ausübt, nur über das Unfallgeschäft im ganzen zu berichten und zwar bloß in bezug auf das Gesamtgeschäft. Einzig bezüglich der von der Aufsichtsbehörde besonders verfolgten Arbeiterunfallversicherung (Workmen's Compensation Insurance) haben sie auch für das Inlandgeschäft Bericht zu erstatten.

Daraus erklärt es sich, daß in England trotz der großen Bedeutung, die der Automobilversicherung zukommt, keine öffentlichen Zahlenangaben über ihre Entwicklung vorliegen. Vielleicht ließe das gesammelte Zahlenmaterial der «Accidents Offices Association», der ein Teil der Automobilversicherer angeschlossen ist, eine rohe Schätzung des Umfangs des englischen Automobilversicherungsgeschäfts zu. Allein dieses Zahlenmaterial wird von der Unfall-Vereinigung als vertraulich behandelt. Daß aber in England die Automobilversicherung der Intensivierung des Automobilverkehrs Schritt zu halten vermochte, ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen. Von einer «gewaltigen Entwicklung der Automobilversicherung» spricht denn auch der «Report to the Board of Trade by the Departmental Committee appointed to Inquire and Report what Amendments are desirable in the Assurance Companies

Act 1909»[13]), in dem u. a. erwogen wird, ob die Automobilversicherung nicht besonders der Staatsaufsicht unterstellt werden sollte[14]). Die Zahl der in England Ende 1927 die Automobilversicherung betreibenden Versicherungsgesellschaften (ohne Lloyds) betrug nach dem Post Magazine Almanack[15]) 131.

Wenn man bedenkt, daß die Comprehensive Policy in England die größte Verbreitung gefunden hat, so ist ohne weiteres anzunehmen, daß auch die Autokasko-Versicherung dementsprechend eine gewaltige Ausbreitung aufweist. Die Deckung einer Reihe heterogener Gefahren durch dieselbe Gesellschaft und mittels einer einzigen Police ist sicherlich dazu geeignet, das latente Bedürfnis des Versicherungsnehmers zur Deckung von Nebenrisiken zu wecken. So wird sich der Versicherungsuchende, der sein Automobil gegen Haftpflicht versichern will, eher dazu entschließen, auch eine Kaskoversicherung zu nehmen, wenn sie ihm von der gleichen Gesellschaft mit der Haftpflichtversicherung sozusagen serviert wird und sieht, daß auch die Autokaskodeckung in den Kreis der Comprehensive Policy gehört, als wenn er eine zweite Versicherungsgesellschaft aufsuchen müßte, um das Kaskorisiko unterzubringen.

2. Frankreich.

Neben der reinen Kaskodeckung nach kontinental-europäischem Gepräge, der Versicherung der reinen Kaskoschäden überhaupt (Tierce-assurance), ist in Frankreich noch eine engere Deckungsform, eine Art der ursprünglichen Karambolage-Versicherung, üblich. Diese «Contre-assurance», wie sie genannt wird, zerfällt noch in die Karambolage-Versicherung im engern Sinne (Contre-assurance simple) und in die Karambolage-Versicherung im weitern Sinne (Contre-assurance étendue).

---

[13]) Report S. 32.

[14]) Report S. X. Vgl. auch weiter oben § 3, S. 69 f.

[15]) The Insurance Directory, Reference and Year Book, Post Magazine Almanack, London 1928/1929, S. 268 f.

Die reine Karambolage-Versicherung i. e. S. deckt nur die auf Verschulden Dritter zurückzuführenden Kaskoschäden. Da der Versicherungsnehmer ohnehin gegen den schadenstiftenden Dritten Regreß hat, so besteht der Zweck dieser Deckungsform letzten Endes in der Versicherung von Forderungen aus Kaskoschäden, die wegen Insolvenz des haftenden Dritten uneinbringlich sind. Diese Versicherungsart scheint uns in der Einengung des Versicherungsschutzes zu weit zu gehen und ist nach unserm Dafürhalten kaum zu befürworten, um so mehr als der Versicherungsnehmer die Schuld des schadenstiftenden Dritten zu beweisen hat. Es ist aber nicht zu verkennen, daß mit der Popularisierung des Automobils, besonders mit der Zunahme des Automobil-Abzahlungsgeschäfts, auch die Zahl der insolventen schadenstiftenden Dritten im Steigen begriffen sein dürfte. Dagegen ist nicht zu vergessen, daß diese «Contre-assurance simple» nur da eine Daseinsberechtigung haben kann, wo, wie in Frankreich, keine obligatorische Automobil-Haftpflicht-Versicherung besteht.

Durch die Karambolage-Versicherung i. w. S., die Contre-assurance étendue, werden die Kaskoschäden schlechthin gedeckt, die auf Zusammenstoß mit im Besitze Dritter stehenden Fahrzeugen zurückzuführen sind. Die Erweiterung des Versicherungsschutzes gegenüber der einfachen Contre-assurance besteht in der Deckung von durch den Versicherungsnehmer oder dessen Beauftragten verschuldeten Kollisionsschäden. Eine letzte Erweiterung des Versicherungsumfangs durch die Deckung der eigentlichen Unfallschäden auch außerhalb der Zusammenstöße mit andern Fahrzeugen führt zur eingangs erwähnten Tierce-assurance, zur reinen Kaskoversicherung mit internationalem Gepräge. Dieser letzten Versicherungsart kommt auch in Frankreich große wirtschaftliche Bedeutung zu.

Es ist indessen zu bedauern, daß — ähnlich wie in England — auch im automobilreichen Frankreich die Entwicklung weder der Automobilversicherung im allgemeinen, noch der Autokasko-Versicherung im besondern zahlen-

mäßig nicht erfaßt werden kann und zwar aus folgenden Gründen:

In Frankreich untersteht die Autokasko-Versicherung dem «Ministère du Travail»; für die einheimischen Versicherungsgesellschaften ist aber eine besondere Zulassung nicht erforderlich. Jede gesetzmäßig gegründete Versicherungsgesellschaft kann vielmehr den Betrieb der Autokasko-Versicherung ohne weiteres aufnehmen, wenn dies in deren Statuten vorgesehen ist. Dem genannten Ministerium, das über die Versicherungsunternehmung keine finanzielle Aufsicht ausübt, ist auch keine besondere Berichterstattung vorzulegen. Auch die ausländischen Gesellschaften haben keine anderen Unterlagen zu unterbreiten als eine besondere Jahresbilanz über die allgemeine Geschäftstätigkeit der Gesellschaft in Frankreich und Algerien. Da die Geschäftsergebnisse der Autokasko-Versicherung und der Automobilversicherung überhaupt in den Rechenschaftsberichten der Versicherungsgesellschaften grundsätzlich unterdrückt, und meistens unter der kollektiven Rubrik «Assurance de droit commun» ausgewiesen werden, so ist auch eine private Statistik nicht möglich. Selbst die Zahl der Automobilversicherer kann nicht ermittelt werden.

Eine statistische Erfassung des Schadenverlaufs der Automobilversicherung würde indessen auch eine erzieherische Wirkung haben, indem sie zur Milderung der verheerenden Prämienschleuderei der letzten Jahre zweifellos beitragen würde. Ein dauernd wechselndes Wirklichkeitsbild der Autokasko-Versicherung bzw. der Automobilversicherung Frankreichs würde manche Automobilversicherer zum Aufsehen mahnen und den Grundstein legen zu einer zweckentsprechenden Disziplinierung dieses wichtigen Versicherungskomplexes. Verwunderlich ist es indessen, daß die meisten die Automobilversicherung betreibenden Gesellschaften dem Syndicat des Compagnies d'assurances à primes fixes contre les accidents in Paris angeschlossen sind, die Automobilversicherung aber von der Verbandstätigkeit nicht erfaßt wird.

3. Schweden.

In Schweden hat sich die Automobilversicherung in den letzten Jahren ebenfalls mächtig entwickelt. Das Autokaskogeschäft läßt sich jedoch im einzelnen nicht überblicken, da in den skandinavischen Ländern und in Dänemark die Automobilversicherung mehr nach englischem Muster betrieben und daher nicht separat ausgewiesen wird. Wie in England, tritt auch hier die Automobilversicherung als solche stark in den Vordergrund, während Autohaftpflicht- und Autokasko-Versicherung als integrierende Bestandteile dieses Versicherungskomplexes betrachtet werden.

Der eigentliche Aufschwung der Automobilversicherung beginnt in Schweden im Jahre 1918. Vorher verhielten sich die schwedischen Gesellschaften, die gegenwärtig fast ausschließlich die kombinierte Automobilversicherung betreiben, dem Automobilrisiko gegenüber ziemlich zurückhaltend. Während die kombinierte Automobilversicherung ursprünglich auch das Chauffeur-Unfallrisiko deckte, ist diese Deckung nach der Einführung der obligatorischen Unfallversicherung hinfällig geworden.

Die Entwicklung und Bedeutung des schwedischen

Tabelle 20.

Prämien und Schäden im schwedischen Automobilversicherungsgeschäft.

Jahr	Schwedisches Geschäft überhaupt				Anteil der ausländischen Gesellschaften			
	Zahl der Ges.	Bruttoprämien	Bruttoschäden	%	Zahl der Ges.	Bruttoprämien	Bruttoschäden	%
		schw. Kr.	schw. Kr.			schw. Kr.	schw. Kr.	
1920	15	3 588 825	1 689 041	47,1	3	978 106	644 056	65,8
1921	16	4 128 565	1 826 238	44,2	4	1 118 252	577 052	51,6
1922	18	4 406 454	1 628 582	37,0	5	1 175 501	435 219	37,0
1923	18	5 412 209	2 089 101	38,6	4	1 170 510	629 318	53,8
1924	20	6 658 740	2 556 635	38,4	4	1 161 021	609 903	52,5
1925	24	7 756 671	3 386 460	43,7	4	1 112 438	582 321	52,3
1926	26	8 920 544	4 183 513	46,9	6	1 085 895	626 756	57,7

Automobilgeschäfts überhaupt und des in- und ausländischen Automobilgeschäfts der schwedischen Gesellschaften insbesondere wird durch die Tabellen 20 und 21 veranschaulicht.

Der Schadenprozentsatz bewegte sich in mäßigen Grenzen (37 bis 47%) und der durchschnittliche Satz betrug für die siebenjährige Geschäftsperiode bloß 42%, was — speziell in der Automobilversicherung — als günstig zu betrachten ist[16]). Ungünstiger ist indessen der Schadenverlauf der ausländischen Gesellschaften gewesen; desgleichen im indirekten Geschäft der inländischen Gesellschaften, das jedoch wenig ins Gewicht fällt. Während im schwedischen Automobilversicherungsgeschäft die ausländischen Gesellschaften im Jahre 1926 eine Bruttoprämien-Einnahme von 1,1 Millionen schwedischen Kronen erzielten, hatte im Auslandsgeschäft von den einheimischen Anstalten nur noch die «Hansa» eine kaum erwähnenswerte Prämieneinnahme von 619 schwedischen Kronen zu verzeichnen. Das schwedische Automobilversicherungsgeschäft der ausländischen Gesellschaften hat sich seit 1920 nicht mehr recht zu entwickeln vermocht; seit 1923 macht sich in der Prämieneinnahme sogar ein Rückgang geltend. An diesem Geschäft sind im Jahre 1926 neben 4 englischen Unternehmungen nur noch 1 dänische und 1 schweizerische (Winterthur-Unfall) Gesellschaft interessiert.

Das Autokaskogeschäft im einzelnen läßt sich nicht überblicken. Außer den Versicherungssummen der einheimischen Gesellschaften im Gesamtgeschäft sind andere Zahlen, die Anhaltspunkte für die Beurteilung der Entwicklung und Bedeutung der Autokasko-Versicherung geben könnten, nicht vorhanden. Die Versicherungsunternehmungen haben der Aufsichtsbehörde nicht über die Autohaftpflicht- und die Autokasko-Versicherung im einzelnen Be-

[16]) Während in den meisten Ländern zu Tariferhöhungen geschritten wird, begann in Schweden das Geschäftsjahr 1927 mit einer Herabsetzung der Prämien von rund 15%. Vgl. NZ 1927, S. 425.

Tabelle 21.

Automobilversicherungsgeschäft der schwedischen Versicherungsgesellschaften.

Jahr	Zahl der Gesellschaften	Gesamtgeschäft			Schwedisches Geschäft			Auslandsgeschäft		
		Zahl der Versicherungen	Versicherungssummen		Bruttoprämien schw. Kr.	Bruttoschäden schw. Kr.	%	Bruttoprämien schw. Kr.	Bruttoschäden schw. Kr.	%
			Haftpflicht schw. Kr.	Kasko schw. Kr.						
1920	12	13 179	998 596 974	107 178 153	2 610 719	1 044 985	40,0	9 903	3 013	30,4
1921	12	14 991	1 015 479 181 [1]	117 663 570	3 010 313	1 249 186	41,5	19 993	4 290	21,5
1922	13	13 515	1 000 983 000	107 392 959	3 230 953	1 193 363	36,8	21 484	10 725	49,9
1923	14	20 049	1 356 678 000	125 997 654	4 241 699	1 459 783	34,4	59 110	40 509	68,5
1924	16	27 081	1 758 670 000	130 838 255	5 497 719	1 946 732	35,4	41 048	40 620	99,0
1925	20	35 290	2 247 702 000	145 636 455	6 644 233	2 804 139	42,2	51 828	61 943	119,5
1926	20	45 282	3 751 675 000	183 227 680	7 834 649	3 556 757	45,4	535 [2]	23 903	—

1) Diese Zahlen beziehen sich bloß auf 11 Gesellschaften.
2) Dieser Rückgang beruht auf den Ristorni der Fylgia, die das Auslandsgeschäft aufgegeben hat.

richt zu erstatten, sondern vielmehr nur über die Automobilversicherung im ganzen. Andererseits führt auch der schwedische Autokasko-Verband keine gemeinschaftliche Statistik für die Verbandsgesellschaften, da es sich hier mehr um ein Tarifabkommen handelt. Die gezeichneten Versicherungssummen (im Jahre 1926 beliefen sie sich auf 183 Millionen schwedische Kronen) lassen dennoch eine bedeutende Prämieneinnahme vermuten. Wir schätzen sie auf mindestens 4,5 Millionen schwedische Kronen, also mehr als die Prämieneinnahmen der Automobil-Haftpflicht-Versicherung.

4. Norwegen.

Auch in Norwegen hat sich die Automobilversicherung stark entwickelt. Im Jahre 1916 hatte man im gesamten norwegischen Automobilgeschäft eine Prämieneinnahme von rund 4000 Kronen zu verzeichnen, die 1919 auf 135 000 Kronen angestiegen ist. Bedeutender ist aber die seitherige Entwicklung, die durch folgende Tabelle 22 illustriert werden soll, deren Zahlen aus den Berichten des Forsikringsradet (Versicherungsrates) geschöpft wurden.

Der Automobilversicherungsmarkt wurde ursprünglich von den ausländischen Gesellschaften beherrscht. Seit 1924 tritt aber das Automobilgeschäft der ausländischen

Tabelle 22.

Das direkte Automobilversicherungsgeschäft Norwegens in den Jahren 1920 bis 1926.

Jahr	Norwegische Gesellschaften			Ausländische Gesellschaften			Insgesamt			%
	Zahl der Ges.	Brutto- Prämien	Brutto- Schäden	Zahl der Ges.	Brutto- Prämien	Brutto- Schäden	Zahl der Ges.	Brutto- Prämien	Brutto- Schäden	
		Kr.	Kr.		Kr.	Kr.		Kr.	Kr.	
1920	3	56 828	12 127	2	296 809	75 873	5	353 637	88 000	24,9
1921	7	289 858	100 719	2	357 026	163 885	9	646 884	264 604	40,9
1922	8	549 026	178 599	3	404 215	160 148	11	953 241	338 747	35,5
1923	9	560 712	327 434	4	433 796	210 852	13	994 508	538 286	54,1
1924	13	1006 915	471 833	6	442 928	231 577	19	1449 843	703 410	48,5
1925	13	1143 119	620 494	5	483 515	298 221	18	1626 634	918 715	56,5
1926	16	1405 172	759 208	5	503 149	272 281	21	1908 321	1031 489	54,1

Gesellschaften immer mehr in den Hintergrund. Im Jahre 1926 betrieben nur noch fünf ausländische Versicherungsunternehmungen die Automobilversicherung, auf die indessen mehr als ¼ der gesamten Prämieneinnahme entfiel. Der Schadenverlauf des direkten Automobilversicherungsgeschäfts insgesamt ist ungünstiger als in Schweden; er hat bereits eine Höhe erreicht, die kaum Betriebsgewinne zuläßt. Das hat die meisten die Automobilversicherung betreibenden Gesellschaften bewogen, sich der am 18. Februar 1927 ins Leben gerufenen und seit 10. März 1927 wirkenden «Auto-Tarifforeningen» in Oslo anzuschließen.

5. Dänemark.

In Dänemark wird die Autokasko-Versicherung, wie die übrigen Versicherungszweige mit Ausnahme der Lebensversicherung, ohne irgendwelche staatliche Aufsicht betrieben.

Eine offizielle Statistik über die Automobilversicherung besteht in Dänemark nicht. Es ist deshalb nicht möglich, irgendwelche Zahlen über das Autokasko-Geschäft allein zu erhalten. Auch bilden die Rechenschaftsberichte der Gesellschaften keine geeignete Grundlage für eine private Statistik, weder bezüglich der Automobilversicherung noch der Autokasko-Versicherung. Die Geschäftsergebnisse der Automobilversicherung werden vom Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsgeschäft fast ausschließlich nicht getrennt ausgewiesen, obschon die Prämieneinnahme der Automobilversicherung mehr als ⅓ der gesamten Prämieneinnahme dieses Geschäfts ausmachen dürfte.

Die ersten Anfänge der Autokasko-Versicherung und zugleich der kombinierten Automobilversicherung reichen auf das Jahr 1910 zurück. Die «Heimdal», die höchstwahrscheinlich als erste Gesellschaft 1906 die Automobil-Haftpflicht-Versicherung in Dänemark eingeführt und deren Betrieb dann 1913 aufgegeben hat, pflegte bloß die Dekkung des Haftpflichtrisikos. Die Deckung des Kaskorisikos wurde zuerst von der englischen Gesellschaft London

Guarantee and Accident im Jahre 1910 übernommen und zwar auf Grund einer umfassenden kombinierten Automobilversicherung (Comprehensive Policy), die dann als Vorbild für die dänische kombinierte Automobilversicherungs-Police überhaupt diente. Diesem Beispiel folgten dann 1911 die Motor Union und 1912 die Absalon; 1913 trat auch eine dänische spezifische Automobilversicherungsgesellschaft, die Dansk Automobilforsikring, hinzu. Von da an beginnt eine allmähliche Verschärfung des Konkurrenzkampfes auf dem Automobil-Versicherungsmarkte.

Anfangs 1927 wurde die Automobilversicherung in Dänemark bereits von ungefähr 30 teils dänischen und teils ausländischen Gesellschaften betrieben. Der größere Teil der Automobilversicherer ist dem am 7. August 1916 ins Leben getretenen Automobil-Versicherungs-Verband (Dansk Automobilforsikrings forbund) angeschlossen, dessen Mitgliederzahl und bezügliche Prämieneinnahme folgender kleiner Uebersicht zu entnehmen sind.

Tabelle 23.

Prämieneinnahme der Mitgliedgesellschaften der dänischen Automobil-Versicherungs-Vereinigung.

Jahr	Zahl der Gesellschaften	Brutto-Prämieneinnahme
		Kronen
1920	19	4 042 069
1921	17	5 517 026
1922	19	6 009 696
1923	17	5 059 509
1924	19	6 721 877
1925	21	7 522 748
1926	21	8 210 555

Wenn diese Zahlen an sich auch nicht vielsagend sind, so lassen sie doch eine rohe Schätzung der gesamten Prämieneinnahme des dänischen Automobilversicherungsgeschäfts zu. Nach der Zahl der Außenseiter beurteilt, die im Jahre 1926 fast $\frac{1}{3}$ der die Automobilversicherung

betreibenden Gesellschaften ausmacht, schätzen wir sie auf 10,5 Millionen dänische Kronen, wovon 3,5 bis 4 Millionen Kronen auf die Autokasko-Versicherung entfallen dürften. Danach verdient die Automobilversicherung auch in Dänemark besondere Aufmerksamkeit.

D. Die Autokasko-Versicherung in Mitteleuropa.

1. Deutschland.

Die ersten Anfänge der Automobilversicherung reichen in Deutschland auf die Jahrhundertwende zurück. Der Allgemeine Deutsche Versicherungs-Verein in Stuttgart ist es gewesen, der im Jahre 1900 erstmals eine der kombinierten Fuhrwerkversicherung strukturell ähnliche kombinierte Automobilversicherung bot. Seine Erfahrungen waren jedoch wenig ermunternd. Das ist kein Zufall, wenn man bedenkt, daß die Automobiltechnik damals noch wenig ausgebildet und infolge der beschränkten Zahl der versicherungsfähigen Wagen und der geringen Inanspruchnahme der Automobilversicherung keine Risikomischung möglich war.

Auf Anregung des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins in Berlin nahm 1901 die «Agrippina» in Köln den Betrieb der Autokasko-Versicherung auf. Im Jahre 1905 folgten ihr die Stuttgarter Mit- und Rückversicherung und die Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft in Berlin nach. Von andern Gesellschaften wurde dann diesem Beispiel zuerst nur zögernd gefolgt. Das unerfreuliche Ergebnis des ersten Geschäftsjahres veranlaßte die Stuttgarter Mit- und Rückversicherung, das Automobilgeschäft 1907 aufzugeben und es dann erst im Jahre 1911 wieder aufzunehmen. Im Jahre 1910 betrieben die Autokasko-Versicherung unter andern die «Agrippina» und der «Kölner Lloyd», beide in Köln, sowie die Internationale Assekuranz-Gesellschaft m. b. H. in Berlin. Im Jahre 1913 befaßten sich mit dem Abschluß von Autokaskoversicherungen bereits 16 Gesellschaften.

Während der im Jahre 1919 biginnenden Inflationszeit mußte man zunächst zu der bekannten Autokasko-Einheitsprämie von 3% Zuflucht nehmen, da beim Fortschreiten der Inflation jede Prämiendifferenzierung und -abstufung alsbald illusorisch wurde. Dann griff die gleitende Versicherungssumme Platz. Diese im Jahre 1922 eingeführte Wertzuwachs-Vorsorgeversicherung[17]) wurde mit der Stabilisierung der Mark entbehrlich.

Bemerkenswert ist ferner die Einführung der Einheitsversicherung, die das Reichsaufsichtsamt zunächst verbot, sie dann aber zuließ unter verschärften Zulassungsbedingungen[18]). Die meisten Gesellschaften und große Konzerne stehen aber der Einführung der Automobil-Einheitsversicherung ablehnend gegenüber.

Da die Autokasko-Versicherung der Reichsaufsicht nicht untersteht, so liegen amtliche Zahlen über das deutsche Autokaskogeschäft auch nach der Stabilisierung der Mark nicht vor. Die Bestrebungen des Assekuranz-Jahrbuchs und neuerdings des Neumann's Jahrbuchs der Privatversicherung im Deutschen Reich, auch die Autokasko-Versicherung statistisch zu erfassen, sind daher sehr zu begrüßen. Nach den Angaben des Assekuranz-Jahrbuchs[19]) ergeben sich für die deutsche «Kraftfahrzeugversicherung» die in nachstehender Tabelle enthaltenen Ergebnisse.

Tabelle 24.

Ergebnisse der «Kraftfahrzeugversicherung» Deutschlands in den Jahren 1924 bis 1926.

Jahr	Zahl der Ges.	Prämien				Schäden		Prämienreservezuwachs	Verwaltungskosten	Prämienüberschuß
		brutto	für eigene Rechnung	für abgegebene Rückversicherung	%	für eigene Rechnung	in % der Eigenbehaltsprämie			
		in Tausend Reichsmark								
1924	26	27 127	7 932	19 195	70,8	4 828	60,9	1 138	2 926	— 960
1925	32	48 594	12 247	36 347	74,8	9 024	73,7	1 276	4 902	— 2955
1926	33	50 152	14 141	36 011	71,8	8 575	60,6	873	5 964	— 1271

[17]) Vgl. hierüber weiter oben § 2, S. 55 f.

[18]) AJ 46 II, S. 302.

[19]) AJ Bd. 45 bis 47, a. a. O.

Daraus geht der fortwährend schlechte Geschäftsverlauf deutlich hervor. Die im November 1925 eingeführte obligatorische Selbstbeteiligung von 100 RM. dürfte sich indessen bereits 1926 günstig ausgewirkt haben. Nicht schlecht verlaufen ist dagegen das Geschäft der größten Automobil-Versicherungsgesellschaft, der im Jahre 1918 gegründeten und zum Allianz-Konzern gehörigen «Kraft», Versicherungs-Aktiengesellschaft des Automobilclubs von Deutschland in Berlin, die in den Jahren 1924 und 1925 eine Dividende von 10% und in 1926 von 12% des eingezahlten Aktienkapitals zur Verteilung brachte[20]).

Die in Tabelle 24 enthaltenen Zahlen bedürfen noch einer kritischen Würdigung. Zunächst drängt sich die Frage auf, was hier unter Kraftfahrzeugversicherung zu verstehen ist, mit andern Worten, ob sich diese Zahlen auf die Automobilversicherung oder aber auf die Autokasko-Versicherung beziehen, was weder aus dem Zahlenmaterial selbst, noch aus dem bezüglichen Text mit Sicherheit hervorgeht. Die angegebenen Zahlen können nicht einheitlich beurteilt werden, da sie sich weder auf die eine noch auf die andere Versicherungsform beziehen. Das Assekuranz-Jahrbuch faßt in seinen Tabellen die Ziffern so zusammen, wie sie von den betreffenden Gesellschaften selbst unter dem Titel «Kraftfahrzeugversicherung» verrechnet werden, obschon ihm bekannt ist, daß die Verrechnung nicht bei allen Gesellschaften einheitlich erfolgt, zumal einzelne nur die Kaskoversicherung unter diesem Posten aufführen, während andere außer Kasko- noch die Haftpflicht- oder auch die Autounfall-Versicherung unter «Kraftfahrzeugversicherung» einbeziehen. Doch dürfen sich die angegebenen Ziffern in der Hauptsache auf die Automobilversicherung beziehen.

Was die Zahl der Gesellschaften anbelangt, ist zu sagen, daß darunter nicht die Zahl der die Autokasko- bzw. die Automobilversicherung betreibenden Gesellschaften zu

[20]) Neumann's Jahrbuch 1928, S. 685.

verstehen ist, sondern bloß die Zahl der statistisch beobachteten Gesellschaften. Daß nicht nur der Automobil-, sondern selbst der Autokasko-Versicherungsmarkt in Deutschland von einer größern Zahl von Versicherern beherrscht wird, kann aus der Zahl der dem Auto-Kasko-Verband angegliederten Gesellschaften wahrgenommen werden. Dieser Verband, der noch mit einer Anzahl Außenseiter zu kämpfen hat, d. h. nicht alle Gesellschaften erfaßt, zählte

1923 42 Mitglieder
1924 43 Mitglieder
1925 41 Mitglieder und
1926 45 Mitglieder, die fast ausschließlich deutsche Versicherungsunternehmungen sind.

Das Neumann's Jahrbuch 1928 hat eine wertvolle Bereicherung erfahren durch die Anfügung eines statistischen Teils, dem folgende Zahlen entnommen wurden[21]).

Tabelle 25.

Prämieneinnahme im Autokaskogeschäft der deutschen Versicherungs-Aktiengesellschaften.

Jahr	Zahl der Gesellschaften	Brutto-Prämieneinnahme in Taus. RM.	Davon entfallen auf Automobil-Spezialgesellschaften		
			Zahl der Gesellsch.	Betrag in Taus. RM.	%
1924	19	15 648	2	5 415	34,6
1925	29	34 156	2	7 720	22,6
1926	32	34 852	2	6 847	19,6

Tatsächlich ist aber der Umfang des Autokaskogeschäfts der deutschen Gesellschaften noch größer, da auch diese Zahlen sich bloß auf das Geschäft der beobachteten und nicht der die Autokasko-Versicherung betreibenden inländischen Gesellschaften beziehen.

In Deutschland wird die Automobilversicherung auch von öffentlich-rechtlichen Anstalten, sog. Provinzialanstal-

[21]) Neumann's Jahrbuch 1928, S. 710.

ten, worunter sich nicht nur Feuersozietäten, sondern auch Lebensversicherungsanstalten befinden, betrieben. Dieses Automobilgeschäft dürfte jedoch nicht so sehr ins Gewicht fallen. Im Jahre 1925 waren es 8, in 1926 9 öffentlich-rechtliche Provinzialanstalten, welche die Automobilversicherung betrieben. Von diesen schlossen im Jahre 1926, nach Neumann's Jahrbuch[22]), 4 auch Autokaskoversicherungen ab. Diese Zahlen erfassen jedoch nach unseren Feststellungen nicht alle öffentlich-rechtlichen Anstalten. Die Zahl der die Autokasko-Versicherung allein oder in Verbindung mit der Automobilversicherung betreibenden Provinzialanstalten dürfte auf das Doppelte geschätzt werden.

Bedeutend dürfte dagegen das deutsche Autokaskogeschäft der ausländischen Gesellschaften sein, worüber aber keine Angaben vorliegen. Das Neumann's Jahrbuch 1928 (S. 727) erfaßt bloß die Ergebnisse der beiden Schweizer Gesellschaften Winterthur- und Zürich-Unfall. Die Zahl der ausländischen in Deutschland die Automobilversicherung betreibenden Gesellschaften schätzen wir aber für 1926 auf 20, worunter die meisten auch die Autokasko-Versicherung betrieben und einige eine bemerkenswerte Prämieneinnahme erzielt haben dürften. Die genannten Schweizer Gesellschaften und die Internationale Unfall- und Schadenversicherungs-Gesellschaft in Wien weisen z. B. in diesem Jahr eine gesamte Prämieneinnahme von 5,6 Millionen RM. aus, wovon 2,4 Millionen RM. auf diese letzte Gesellschaft allein entfallen.

Auch im Gebiet der Freien Stadt Danzig hat das Autokaskogeschäft eine bemerkenswerte Höhe erreicht; genaue Angaben liegen jedoch nicht vor, da auch in Danzig das reine Autokaskogeschäft aufsichtsfrei ist. Die Danziger Aufsichtsbehörde (Senat der Freien Stadt Danzig, Abt. für Handel und Gewerbe) hat indessen durch statistische Feststellungen bei den aufsichtspflichtigen Ge-

[22]) Neumann's Jahrbuch 1928, S. XV.

sellschaften Bruttoprämien und Schäden der Autokasko-Versicherung im Jahre 1927 erfaßt. Die Prämieneinnahme betrug 300 040 Gulden; für Schadenzahlungen (ohne Rückstellungen) wurden 72 790 Gulden aufgewendet[23]). Danach ist das Autokaskogeschäft der aufsichtspflichtigen Gesellschaften, das sind die Gesellschaften, welche die Autokasko-Versicherung in Verbindung mit aufsichtspflichtigen Versicherungszweigen betreiben (Unfall- und Haftpflicht-Gesellschaften vor allem), außerordentlich günstig verlaufen. Da das Autokaskogeschäft der Transportversicherer in Danzig unbedeutend ist, so geben diese Zahlen zugleich ein Bild über den Umfang des Danziger Autokasko-Geschäfts überhaupt, das fast ausschließlich von deutschen Gesellschaften beherrscht wird.

Wenn man bedenkt, daß in Deutschland die Intensivierung des Automobilverkehrs noch nicht stark vorgeschritten ist, daß auf 1. Januar 1928 noch 139 Einwohner auf ein Automobil entfallen, so erhellt, welche Entwicklungsmöglichkeiten der deutschen Autokasko-Versicherung, der Automobilversicherung überhaupt, noch vorbehalten sind.

2. Oesterreich.

Die Autokasko-Versicherung untersteht auf Grund des Versicherungsregulativs von 1921 der Aufsicht des Bundeskanzleramts für die Vertragsversicherung. Da die Aufsichtsbehörde den amtlichen versicherungsstatistischen Dienst mit Beginn des Weltkriegs eingestellt und seither noch nicht wieder aufgenommen hat, ist es schwierig, sich über die Entwicklung der österreichischen Autokasko-Versicherung genaue Rechenschaft zu geben.

Laut Angaben des Verbandes der Versicherungsanstalten betrieben zu Beginn des Jahres 1927 23 in- und ausländische Gesellschaften die Automobilversicherung. Davon

---

[23]) Vgl. NZ 1928, S. 693.

waren 10 Gesellschaften seit 1919, 2 seit 1922, 5 seit 1923, 5 seit 1924 und 1 Gesellschaft seit 1925 in diesem Versicherungszweig tätig. Hieraus läßt sich bloß eine lebhafte Konkurrenz feststellen. Selbst eine rohe Schätzung der Prämieneinnahme der Autokasko-Versicherung läßt sich für die Zeit vor 1927, vor der Aufnahme der Verbandsstatistik durch die am 16. Dezember 1924 gegründete Vereinigung der Autoversicherungs-Gesellschaften in Wien, die alle die Automobilversicherung betreibenden Gesellschaften erfaßt[24]), nicht aufstellen.

Ueber das gesamte Automobilgeschäft der inländischen und das österreichische Geschäft der ausländischen Gesellschaften in den Jahren 1925 und 1926 gibt folgende Tabelle Aufschluß[25]).

Tabelle 26.

Jahr	Zahl der Gesellschaften	Prämieneinnahme			Schadenzahlungen		
		brutto	ab Rückversicherung	netto	brutto	ab Rückversicherung	netto
a) Gesamtgeschäft der inländischen Gesellschaften.							
		In Tausend Schilling					
1925	14	7 973	5 253	2 720	5 483	4 048	1 435
1926	17	10 471	6 955	3 516	6 824	5 134	1 690
b) Oesterreichisches Geschäft der ausländischen Gesellschaften.							
		In Tausend Schilling					
1925	4	91	59	32	46	34	12
1926	6	191	76	115	131	85	46

Die Automobilversicherung ist auch in Oesterreich immer noch verlustbringend. Trotz der eingeleiteten Sanierungsmaßnahmen und der straffen Kartellbildung ist es noch nicht gelungen, die notleidende Automobilversicherung, besonders aber die Autokasko-Versicherung in eine normale Entwicklungsbahn zu lenken.

---

[24]) Vgl. VGW 1928, S. 83.

[25]) Vgl. AJ 46 II, S. 409 und 47 III, S. 434.

3. Ungarn.

In Ungarn beginnt die Motorisierung des Straßenverkehrs erst einzusetzen. Man schätzte die Zahl der am 1. Januar 1923 verkehrenden Automobile auf bloß 3200; anfangs 1927 ist sie auf 9291 angestiegen. Welche Zunahme dem Automobilverkehr und der Automobilversicherung in diesem Lande noch wartet, ist leicht einzusehen.

Weder die Entwicklung der ungarischen Autokasko-Versicherung, noch der ungarischen Automobilversicherung, kann statistisch erfaßt werden, da die allermeisten Gesellschaften deren Ergebnisse nicht besonders ausweisen, sondern in den Betriebszahlen des Unfall- und Haftpflichtgeschäfts einschließen.

Während vor dem Kriege die Automobilversicherung in Ungarn bloß von 2 oder 3 Gesellschaften betrieben wurde, beschäftigten sich im Jahre 1927 bereits 24 (12 in- und 12 ausländische) Gesellschaften mit dem Betrieb des Automobil-Versicherungskomplexes.

Wenn auch über die Geschäftsergebnisse der Automobilversicherung im einzelnen keine statistischen Angaben vorliegen, so steht doch fest und wird auch von den Gesellschaften bestätigt, daß sie stets ungünstig ausgefallen sind. Der schlechte Schadenverlauf, speziell der Autokasko-Versicherung, veranlaßte die Mehrzahl der ungarischen Automobilversicherer im Februar 1925 eine Tarifvereinbarung ins Leben zu rufen. Diesem «Unfall-, Haftpflicht- und Autoversicherungsverband», dessen wesentliche Aufgabe es ist, einheitliche für die Verbandsmitglieder verbindliche Tarife auszuarbeiten, sind die meisten Gesellschaften als Mitglieder angeschlossen. Von den 24 im Jahre 1927 die Automobilversicherung betreibenden Gesellschaften zählten indessen noch 7 Gesellschaften zu den Außenseitern.

Die Autokasko-Versicherung, die der Staatsaufsicht als besondere Art der Schadenversicherung untersteht, wird in Ungarn selten allein gewährt. Im allgemeinen wird nicht die Deckung der Automobilrisiken im einzelnen ange-

boten, sondern vielmehr die kombinierte Automobilversicherung, die «Autovollpolizze», wie sie in Oesterreich und in Ungarn bezeichnet wird.

4. Tschechoslowakei.

Die Autokasko-Versicherung wird in der Tschechoslowakei in der Hauptsache von Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften betrieben, die das Automobilgeschäft vom Unfall- und Haftpflichtgeschäft nicht getrennt ausweisen. Es ist daher auch nicht möglich, die Entwicklung dieser Versicherungsform anhand von statistischen Zahlen zu verfolgen.

Der Verlauf des Automobilrisikos ist in den letzten Jahren schadenreich und die Prämienpolitik im allgemeinen ungesund gewesen. Diese Umstände führten im Juli 1925, wie in den meisten Ländern mit ähnlichen Verhältnissen, zu einer obligatorischen Vereinbarung fast aller Gesellschaften. Seit der Begründung des Tarifabkommens wurden mehrere Tariferhöhungen und eine gründliche Revision der Allgemeinen Versicherungsbedingungen vorgenommen und der Mitteilungsdienst in der Automobil-Haftpflicht- und der Autokasko-Versicherung eingeführt. Die bedeutenden durch das Kartell der Tschechoslowakischen Automobilklubs für ihre Mitglieder mittels Abschluß von Begünstigungsverträgen erwirkten Prämiennachlässe dürften jedoch eine gründliche und sichere Sanierung des Autokaskogeschäfts, des Automobilgeschäfts überhaupt, erschwert haben. Andererseits scheinen die automobilistischen Vereinigungen mit den zugestandenen Tarifermäßigungen nicht zufrieden zu sein, denn der Reichenberger und der Karlsbader Automobilklub sollen nach den Prämienerhöhungen vom 1. Januar 1928 beschlossen haben, die Konzession für den Betrieb der Automobilversicherung nachzusuchen[26]).

[26]) Vgl. ORev 1928, S. 97.

5. Polen.

In Polen hat die Autokasko-Versicherung noch keine große Bedeutung erlangt.

Im Jahre 1924 waren es bloß zwei Gesellschaften (eine Aktiengesellschaft, die «Patria» und eine Gegenseitigkeitsanstalt, die «Vesta»), die den polnischen Autokasko-Versicherungsmarkt beherrschten. Deren gesamte Prämieneinnahme im direkten Geschäft belief sich nach den Angaben des polnischen Aufsichtsamts[27]) auf 236 799 Zloty, wovon 40 833 Zloty (17,2%) für Schadenzahlungen verbraucht wurden. Der Gewinn betrug 30 591 Zloty. Im Jahre 1925 waren es 4 und im Jahre 1926 bereits 6 einheimische Anstalten, die sich mit dem Abschluß von Autokasko-Versicherungen in Polen befaßten. Die Ergebnisse der letzten zwei Jahre lassen jedoch — wie aus folgender nach den Angaben im Assekuranz-Jahrbuch[28]) zusammengestellten Tabelle 27 zum Ausdruck kommt — keine Tendenz zur Entwicklung des Autokasko-Versicherungsgeschäfts erkennen. Die Brutto-Prämieneinnahme von 1926 ist gegenüber 1925 sogar zurückgegangen.

Der Schadenverlauf ist auch in Polen ungünstig gewesen. Die unerfreulichen Verhältnisse führten am 19. Februar 1925 zur Gründung einer Vereinigung der Unfall-, Haftpflicht- und Automobil-Versicherungsgesellschaften mit Sitz in Warschau, der auch sämtliche, die Automobilversicherung betreibenden polnischen Gesellschaften angehören. Diese Vereinigung hatte vor allem die Gesundung der Automobilversicherung im Auge und führte bereits im Mai 1925 einen einheitlichen Verbandstarif ein, während in der Unfall- und Haftpflicht-Versicherung erst seit 1. September 1927 mit Verbandstarifen gearbeitet wird. Im Einvernehmen mit der polnischen Aufsichtsbehörde wurden für die Automobilversicherung auch Normativ-Bedingungen ausgearbeitet. Die Arbeiten der Vereinigung sollen zur

---

[27]) Annuaire de l'Office d'Etat du Contrôle des assurances, 1926, S. 38 f.

[28]) AJ 46 II, S. 427 und 47 III, S. 454.

Sanierung der Automobilversicherung viel beigetragen haben.

Ausländische Versicherungsunternehmungen arbeiten keine in der polnischen Autokasko-Versicherung bzw. Automobilversicherung. Die einzige in diesem Versicherungs-

Tabelle 27.

Prämien und Schäden im polnischen Autokaskogeschäft.

Jahr	Zahl der Ges.	Prämien			Schäden			Bruttoschäden in % der Bruttoprämien
		brutto	für eigene Rechnung	%	brutto	für eigene Rechnung	%	
a) Im direkten Geschäft.								
		Zloty	Zloty		Zloty	Zloty		
1925	4	861 190	235 316	27,3	756 579	119 779	15,8	87,9
1926	6	858 141	222 224	25,9	611 183	132 523	21,7	71,2
b) Im indirekten Geschäft.								
1925	2	283 450	283 450	100,0	108 720	108 720	100,0	38,4
1926	5	192 525	183 784	95,5	303 662	300 985	99,1	157,7
c) Im Gesamtgeschäft.								
1925	4	1 144 640	518 766	45,3	865 299	228 499	26,4	75,6
1926	8	1 050 666	406 008	38,6	914 845	433 508	47,4	87,1

zweige im Jahre 1925 tätige ausländische Versicherungsanstalt, die «Kraft», Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland mit Sitz in Berlin, zog sich bereits im Jahre 1926 aus Polen zurück.

6. Holland.

Wie in England, so wird die Autokasko-Versicherung auch in Holland durchaus selten allein betrieben; sie wird vielmehr bloß in Verbindung mit der Automobil-Haftpflicht-Versicherung unter der sog. «All Risks Polis» gewährt und untersteht der Staatsaufsicht nicht[29]).

[29]) Die Verzekeringskamer beaufsichtigt bekanntlich nur den Lebensversicherungsbetrieb.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Automobilversicherung, und somit die Autokasko-Versicherung auch in dem automobilreichen Holland in den letzten Jahren eine starke Entwicklung erfahren hat. Zu Beginn des Jahres 1927 zählte man 36 die Automobilversicherung betreibende Gesellschaften, worunter 29 der Vereinigung der Automobilversicherer angeschlossen waren. Eine auch nur annähernde zahlenmäßige Erfassung des holländischen Automobil-Versicherungsgeschäfts ist indessen nicht möglich. Selbst der Vereinigung sind Prämien und Schäden ihrer Mitgliedgesellschaften nicht bekannt. Doch kann gesagt werden, daß die Automobilversicherung auch in Holland verlustbringend verlaufen ist, zumal meistens mit ungenügenden Prämien gearbeitet wurde. Einen gewissen Einfluß auf die Tarifpolitik der holländischen Gesellschaften dürfte auch der Verein der Automobilbesitzer ausgeübt haben, der u. a. auch für billige Abdeckung der Automobilversicherungen seiner Mitglieder sorgt[30]) und es meistens verstanden hat, für die von ihm eingebrachten Versicherungen außerordentlich günstige Prämiensätze zu erwirken.

7. Belgien.

In Belgien herrscht auf dem Automobil-Versicherungsmarkt lebhafte Konkurrenz. Die Zahl der die Automobilversicherung betreibenden Gesellschaften kann auf 100 geschätzt werden. Das ist kein Zufall, wenn man bedenkt, daß der Betrieb dieses Versicherungszweigs an keine staatliche Konzession gebunden ist. Da die Rechenschaftsberichte der in Frage kommenden Gesellschaften die Geschäftsergebnisse der Autokasko-Versicherung, der Automobilversicherung überhaupt, grundsätzlich unterdrücken, so sind auch annähernde zahlenmäßige Angaben über Prämien und Schäden, die nur eine Idee von Umfang und Entwicklung dieses Versicherungskomplexes vermitteln

[30]) Vgl. AJ 47 III, S. 406.

würden, weder von offizieller noch von privater Seite erhältlich.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist das belgische Automobilgeschäft der ausländischen, speziell der englischen Versicherungsgesellschaften, deren Mehrzahl dem Syndicat SCARA (Syndicat de compagnies assurant les risques automobiles) angeschlossen ist, dessen Aufgabe es ist, den anhaltenden Prämienunterbietungen entgegen zu arbeiten. Da aber dieser Verband anfangs 1920 bloß rund 20 Mitglieder zählte, so ist kaum anzunehmen, daß er praktische Ergebnisse hat erzielen können, daß er einen fühlbaren Einfluß auf die Prämienpolitik der übrigen in der Automobilversicherung tätigen in- und ausländischen Versicherungsgesellschaften ausübt.

Sicher ist, daß die belgische Automobilversicherung, die meistens als Tous risques-Versicherung (Assurance Omnium pour automobiles) angeboten wird, ganz allgemein seit dem Waffenstillstand verlustbringend gewesen ist. Vor allem sind die stetige Entwertung des belgischen Frankens und die damit verknüpften Erhöhungen der Arbeitslöhne und der Preise für Ersatzteile daran schuld gewesen. Andererseits dürften in Belgien, wie in andern Ländern, die Straßenverhältnisse dem gegenwärtigen intensiven Automobilverkehr nicht mehr so recht gewachsen sein, was letzten Endes nicht ohne Einfluß auf den Schadenverlauf der Automobilversicherung bleiben kann.

E. Die Autokasko-Versicherung in den süd- und osteuropäischen Staaten.

1. Spanien.

Weitaus die meisten Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften befassen sich in Spanien mit dem Abschluß von Automobilversicherungen im Nebengeschäft. Im Jahre 1925 pflegten 27 von den 30 die Unfall- und Haftpflichtversicherung betreibenden Versicherungsunternehmungen auch die Automobilversicherung. Aehnlich verhält

es sich mit den 36 im Jahre 1926 in der Einzelunfall- und der Haftpflichtversicherung tätigen Gesellschaften. Dieser Verwässerung des Automobilgeschäfts ist es zuzuschreiben, daß in Spanien sowohl die Autohaftpflicht- als die Autokasko-Versicherung noch nicht die Bedeutung erlangt haben, die ihnen zeitgemäß zukommen könnte.

Die führende Gesellschaft im Automobilgeschäft ist die «Omnia», deren ausschließliches Tätigkeitsfeld die Automobilversicherung ist. Sie allein konnte einen ansehnlichen Automobilversicherungsbestand zusammenbringen. Im Jahre 1926 erzielte sie eine Prämieneinnahme von 2 284 369 Pesetas, die größte Prämieneinnahme, die von einer einzelnen Gesellschaft im gesamten Einzelunfall- und Haftpflicht-Versicherungsgeschäft von 1926 erzielt wurde. Um so bemerkenswerter ist diese Prämieneinnahme, wenn man bedenkt, daß die «Omnia» eine verhältnismäßig junge Versicherungsunternehmung ist. Die «Omnia» ist die offizielle Gesellschaft des königlichen Automobilklubs; sie räumt ihren Mitgliedern günstige Bedingungen ein, versichert aber auch Außenseiter. Trotz den relativ niedrigen Prämien vermochte sie im Jahre 1926 mit einem Gewinn von 192 300 Pesetas abzuschließen[31]).

2. Italien.

Die Autokasko-Versicherung, die Automobilversicherung überhaupt, ist in Italien noch ziemlich schwach entwickelt. Die Kaskodeckung umfaßt, wie in den übrigen kontinental-europäischen Ländern das Kasko-, das Feuer- und das Diebstahlrisiko mit dem Unterschiede, daß die Automobil-Feuerversicherung im Autokasko-Versicherungskomplex mehr in den Vordergrund rückt als in andern europäischen Ländern.

Eine umfassende Statistik über die Automobil-Versicherungstypen im einzelnen oder im ganzen wird in Italien nicht geführt. Einen Einblick in die Entwicklung der ita-

[31]) Vgl. ORev 1928, S. 22.

lienischen Autokasko-Versicherung gewährt nachstehende kleine Uebersicht, deren Zahlen uns vom Ministero dell'Economia Nazionale mitgeteilt wurden. Für die Jahre vor 1925 waren mit Ausnahme von 1912 keine Zahlen über Prämien und Schäden erhältlich.

Tabelle 28.

Prämien und Schäden im italienischen Autokaskogeschäft.

Jahr	Zahl der Gesellschaften	Prämien	Schäden	%	Zahl der registrierten Automobile
		Lire	Lire		
1912	4	275 315	275 648	100,1	?
1925	11	1 237 276	564 532	45,6	114 700
1926	8	1 267 567	867 869	68,5	138 177

3. Jugoslawien.

Im Königreich der Serben, Kroaten und Slovenen sind die Automobilversicherungssparten der Staatsaufsicht nicht unterworfen. Zahlen über eingenommene Prämien und bezahlte Schäden sind weder in bezug auf die Automobilversicherung im ganzen, noch auf die Autokasko-Versicherung im besondern bekannt, da deren Geschäftsergebnisse in den Rechenschaftsberichten der Gesellschaften grundsätzlich unter dem Sammelbegriff «Elementar-Branchen» ausgewiesen werden. Das Automobilgeschäft dürfte jedoch noch keinen großen Umfang angenommen haben; die Entwicklung der Automobilversicherung beginnt in Jugoslawien vielmehr erst jetzt einzusetzen. Nach den uns von der Union des Compagnies d'assurances du Royaume S. C. S. in Belgrad gemachten Angaben, befaßten sich in Jugoslawien zu Beginn des Jahres 1927 14 Gesellschaften mit dem Abschluß von Automobilversicherungen.

Die Entwicklung der Automobilversicherung, speziell der Autokasko-Versicherung, ist in Jugoslawien, wie auch in dessen Nachbarstaaten, in der letzten Zeit durch arge Prämienunterbietungen gestört worden. Die seit 1. Januar

1925 bestehende Unfall-, Haftpflicht- und Autokasko-Tarifvereinigung setzte allmählich der geradezu bedenklichen Prämienschleuderei ein Ende. Diese Vereinigung, die ihr Hauptaugenmerk auf die Autokasko-Versicherung lenkt, ist bemüht, dieses Geschäft zu sanieren. Tarife und Bedingungen wurden in kurzer Zeit mehrfach umgearbeitet. Die einschneidendste Bestimmung, die einen günstigen Einfluß auf die Schadenziffer ausüben wird, ist die Einführung einer obligatorischen Selbstbeteiligung von 10%.

Obschon man von der Zeichnung von Einheitspolicen abgekommen ist, wird die Autokasko-Versicherung in Jugoslawien meistens bloß an Versicherte gewährt, die bei der gleichen Gesellschaft zugleich eine Automobil-Haftpflicht-Versicherung abschließen bzw. bereits laufend haben.

4. Die Sowjet-Union.

Im Sinne des Dekrets vom 6. Juli 1922 und des Gesetzes vom 18. September 1925 ist in Rußland sozusagen das gesamte Versicherungswesen Staatsmonopol. Versicherungsträger ist die seit Frühling 1922 wirkende und unter dem abgekürzten Namen «Gosstrach»[32]) bekannte Zentralverwaltung der Staatsversicherung in Moskau, deren Oberaufsicht vom Volkskommissariat für Finanzen ausgeübt wird.

Die Autokasko-Versicherung wird in Rußland mit Recht als Transportmittelversicherung, als Landtransport-Versicherung angesehen und untersteht als solche der «Gosstrach». Während die See- und Flußkasko-Versicherung von der Monopolanstalt sofort aufgenommen wurde, führte die «Gosstrach» die Luftverkehrs- und die Autokasko-Versicherung erst im dritten bzw. vierten Jahre ihrer Tätigkeit ein, weshalb sie noch keine große Verbreitung gefunden haben können. Die «Gosstrach» schreitet auch nur allmählich und mit Vorsicht zur Deckung solcher

[32]) Glawnoje Prawlenje Gossudastwennowo Strachowanja.

Risiken. Zudem steckt der Automobilismus in der Sowjet-Union in den ersten Anfängen, was teilweise auf politische Gründe zurückzuführen sein dürfte. Wurde doch das Automobil bis vor kurzer Zeit als «bürgerlicher Luxus» betrachtet und somit der Entwicklung des Automobilismus entgegengewirkt.

Die Geschäftsergebnisse der Autokasko-Versicherung sind nicht vielsagend in Anbetracht der kurzen Beobachtungsperiode. Doch sollen diese wenigen uns von der «Gosstrach» mitgeteilten Zahlen[33]) eine Idee geben über die Anfänge dieser Transportversicherungsart:

Tabelle 29.

Prämien und Schäden in der Autokasko-Versicherung der Sowjet-Union.

Jahr	Bruttoprämien	Zahl der Schäden	Bruttoschäden	Schaden-prozent	Zahl der Automobile [34])
	in 1000 Rubeln		in 1000 Rubeln		
1924/25	12 800	4	2 110	16,5	15 000
1925/26	78 500	17	11 000	14,0	18 500

Wie aus dieser Uebersicht hervorgneht, ist der Schadenprozentsatz sehr niedrig, der niedrigste, der uns bis jetzt bekannt wurde. Das dürfte vor allem der unwesentlichen Automobilintensität zuzuschreiben sein. Das große Sowjet-Rußland zählte nämlich am 1. Januar 1926 bloß halb soviel verkehrende Automobile wie die Schweiz im gleichen Zeitpunkt.

Bei solchen Verhältnissen kann auch das in den automobilreichen Ländern für die Kaskoversicherung vielfach unerträglich gewordene reine Zusammenstoßrisiko überhaupt nicht ins Gewicht fallen.

---

[33]) Vgl. auch Winogradow, Die Transportversicherung in der Sowjet-Union, in den Mitteilungen des Internationalen Transportversicherungs-Verbandes 1927, S. 149 ff.

[34]) Nach World Census.

§ 5.

Die Autokasko-Versicherung in der Schweiz im besondern.

A. Bis 1918.

Die Autokasko-Versicherung wird in den Berichten des Eidgenössischen Versicherungsamts zum ersten Mal in demjenigen für das Jahr 1911 unter dem Titel Automobilfahrzeuggeschäft erwähnt. Zahlen über die Prämieneinnahme sind erstmals im Bericht pro 1914 zu finden. Doch verstehen sich diese Zahlen für das Gesamtgeschäft. Es ist deshalb nicht möglich, sich ein mehr oder weniger genaues Bild zu machen über die Tragweite des Schweizer Autokaskogeschäfts vor 1919. Bis zu diesem Zeitpunkte dürften die Bedürfnisse zur Kaskodeckung hauptsächlich durch deutsche Versicherungsunternehmungen befriedigt worden sein.

Als Schweizer Gesellschaften kommen bloß die Eidgenössische in Zürich und die Schweizerische National in Basel in Betracht. Während diese letzte Gesellschaft den Ende 1906 eingerichteten Autokasko-Versicherungsbetrieb nach wenigen Jahren aufgab und ihn später in Deutschland und erst im Dezember 1922 in der Schweiz wieder aufnahm, betrieb die Eidgenössische die Autokasko-Versicherung in der Schweiz ununterbrochen seit Ende 1905.

Wie in Deutschland, traten anfänglich auch in der Schweiz als Kaskoversicherer meistens Transport-Versicherungsgesellschaften auf. Schon zu Beginn der 1910er Jahre trat die übrige Landtransportversicherung der Schweiz, gegenüber der Autokasko-Versicherung, immer mehr in den Hintergrund. Während der Schadenverlauf jener Transportversicherungsart im allgemeinen normal verlief, zeigte derjenige der Autokasko-Versicherung, infolge

der fortdauernden Zunahme des Automobilverkehrs, stets eine aufsteigende Tendenz und machte von Zeit zu Zeit Tariferhöhungen notwendig. Eine wesentliche Prämienerhöhung hat bereits im Jahre 1913 stattgefunden.

Schon von Anfang an ist das Autokaskogeschäft für den Versicherer kein einträgliches Geschäft gewesen. Die Verlustquellen lagen zum großen Teil in der Versicherung alter Wagen und im Fehlen einer zweckentsprechenden Risikomischung sowie auch im Steigen der Reparaturkosten.

Einen ansehnlichen schweizerischen Autokasko-Versicherungsbestand besaß indessen keine der Transport-Versicherungsgesellschaften, die zum großen Teil die Autokasko-Versicherung im Nebengeschäft betrieben. Die Geschäftsergebnisse der Autokasko-Versicherung vor 1914 sind in den Berichten des Eidgenössischen Versicherungsamts in den Zahlen der Rubrik «Zeitversicherungen zu Lande und auf Binnengewässern» eingeschlossen. Die in den Jahren 1914 bis 1918 von den in der Schweiz arbeitenden Versicherungsgesellschaften im Autokasko-Gesamtgeschäft erzielte Prämieneinnahme geht aus nachstehender kleiner Uebersicht hervor.

Tabelle 30.

Prämieneinnahme im Autokasko-Gesamtgeschäft der in der Schweiz arbeitenden Versicherungsgesellschaften.

Jahr	Nettoprämien	
	Schweizer Gesellschaften	Ausländische Gesellschaften
	Fr.	Fr.
1914	?	3 716 464
1915	11 260	2 661 627
1916	11 832	242 299
1917	16 986	757 811
1918	11 174	1 264 431

Danach ist das Geschäft der Schweizer Gesellschaften im Verhältnis zu demjenigen der ausländischen Gesellschaften verschwindend klein.

Das Gesamtgeschäft der ausländischen Gesellschaften ist zum größeren Teil deutsches Geschäft deutscher Versicherungsunternehmungen. Der gewaltige Rückgang dieses Geschäfts in den Jahren 1915 und 1916 ist auf die deutsche Requisition von Automobilen zu Kriegs- oder Besatzungsdienst zurückzuführen, wobei die Versicherung bei privaten Gesellschaften hinfällig wurde.

Von welchen Versicherungsgesellschaften die Autokasko-Versicherung vor 1919 in der Schweiz betrieben wurde, kann mit Sicherheit nicht festgestellt werden. In den Jahren 1913 bis 1916 waren in der Schweiz 20 Versicherungsunternehmungen — darunter 6 schweizerische, 12 deutsche, 1 österreichisch-ungarische und 1 englische — zum Betriebe der Transportversicherung ermächtigt. Der größere Teil davon pflegte die verschiedenen Transportversicherungsarten, die See-, Fluß- und Landtransportversicherung, und es ist anzunehmen, daß die meisten ausländischen Gesellschaften auch in der Autokasko-Versicherung tätig waren[1]).

Im Jahre 1918 waren es in der Schweiz 15 Gesellschaften, die die Autokasko-Versicherung im Gesamtgeschäft betrieben. Darunter zählte man 10 Transport-Versicherungsunternehmungen[2]) und zwar, mit Ausnahme der Eidgenössischen in Zürich, alle deutsche Gesellschaften: Agrippina, Allianz, Frankfurter-Allgemeine, Kölner Lloyd, Mannheimer, Niederrheinische, Nord-Deutsche, Oberrheinische und Vaterländische und Rhenania.

B. Von 1919 bis 1922.

Bis 1919 wurde die Autokasko-Versicherung, wie bereits erwähnt, nach dem Vorbilde Deutschlands, zumeist von Transport-Versicherungsgesellschaften betrieben. Die Stellung der schweizerischen Aufsichtsbehörde, insbeson-

[1]) Vgl. BerVA 1916, S. 86*.
[2]) Vgl. BerVA 1918, S. 91*.

dere die spezielle Konzessionspflicht und Kautionsstellung ist dann auf die Entwicklung der Autokasko-Versicherung nicht ohne Einfluß geblieben. Diese Entwicklung ist vielmehr in neue Bahnen gelenkt worden. Eine Anzahl Transport-Versicherungsgesellschaften, welche die Autokasko-Versicherung nur im Nebengeschäft betrieben, zogen vor, anstatt die besondere Konzession nachzusuchen, auf den Neuabschluß von Autokasko-Versicherungen zu verzichten. Um so leichter taten sie das, als das Autokaskogeschäft für sie eher eine Verlust- als eine Gewinnquelle bedeutete. Dadurch reduzierte sich die Zahl der diese Versicherungsart betreibenden Gesellschaften nicht unwesentlich.

Von jetzt an begann auch der Unfall- und Haftpflichtversicherer, der ohnehin das Autohaftpflichtrisiko deckte, auch der Deckung des Kaskorisikos Interesse entgegen zu bringen und den Automobilversicherungsmarkt zu erobern. Diese Entwicklung ist zum Teil auch die Folge einer gewissen einem latent vorhandenen wirtschaftlichen Bedürfnisse entsprungenen Integrationsbestrebung. Wäre aber eine solche Integration des Automobilgeschäfts nicht auch seitens der Transport-Versicherungsgesellschaften möglich gewesen? Bei der heutigen Bedeutung des Kaskogeschäfts ist dies anzunehmen. Doch ist nicht zu vergessen, daß bei der neueren Aufsichtspraxis der Transportversicherer, der die Automobilversicherung betreiben will, genötigt ist, neben der Bewilligung für die Transportversicherung auch noch die besondere Konzession sowohl für die Autokasko-Versicherung als für das Unfall- und Haftpflichtversicherungsgeschäft nachzusuchen.

Mit der Erteilung der Bewilligung zum Betriebe der Autokasko-Versicherung an die Zürich-Unfall (am 28. März 1918) und die Winterthur-Unfall (am 29. Juli 1918) wird der Boden geschaffen zu einer neuen Aera in der Automobilversicherung der Schweiz. Diese beiden Gesellschaften haben seit 1919 eine führende Rolle im schweizerischen Automobilversicherungsgeschäft übernommen.

Die Entwicklung und Bedeutung des Schweizer Autokaskogeschäfts insgesamt wird vor allem durch folgende drei Uebersichten (Tabelle 31 bis 33) illustriert.

Die gesamte Prämieneinnahme von 1919 rührt fast ausschließlich von den beiden führenden Gesellschaften Winterthur- und Zürich-Unfall her. Die deutsche Allianz hatte in diesem Jahre nur einen Schweizerbestand von Fr. 20 000.— mit einer Prämieneinnahme von Fr. 793.—. Was die Eidgenössische in Zürich anbelangt, so konnten

Tabelle 31.

Die Autokasko-Versicherung in den Jahren 1919—1922.

Jahr	Zahl der Ges.	Gesamt-Versicherungssumme	Bruttoprämien		Bruttoschäden		
			insgesamt	in ‰ der Versicherungssumme	insgesamt	in ‰ der Versicherungssumme	in % der Bruttoprämien
		Fr.	Fr.		Fr.		
1919	3	12 423 088	314 528	25,3	79 420	6,4	25,2
1920	4	37 646 088	835 043	22,2	294 520	7,8	35,3
1921	4	49 808 888	1136 432	22,8	658 124	13,2	57,9
1922	5	58 492 448	1347 551	23,0	708 034	12,1	52.5

deren Betriebszahlen in vorangehender Tabelle nicht erfaßt werden, da sie das Autokaskogeschäft erst seit 1924 vom Transportgeschäft gesondert ausweist. Durch Bundesratsbeschluß vom 15. Juli 1919 wurde auch die Helvetia-Unfall in Zürich zum Betriebe der Autokasko-Versicherung zugelassen, doch hatte sie in diesem Jahre noch keine ins Gewicht fallende Prämieneinnahme zu verzeichnen.

Im Jahre 1922 zog sich die Allianz aus der Schweiz zurück; ihr bescheidener Autokasko-Versicherungsbestand wurde von der Schweizerischen National in Basel übernommen, der am 8. Dezember 1922 die bundesrätliche Konzession zum Betriebe der Autokasko-Versicherung erteilt wurde. Die fünfte im Jahre 1922 die Autokasko-Versicherung betreibende schweizerische Versicherungsgesellschaft, von der Eidgenössischen abgesehen, ist die seit

16. Mai 1922 zum Betrieb der Transportversicherung, inklusive Autokasko-Versicherung, ermächtigte Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft in Bern.

Der Schadenverlauf zeigt eine stark steigende Tendenz; der Schadenprozentsatz schnellte von 25,2 im Jahre 1919 auf 57,9 im Jahre 1921 empor, um dann im Jahre 1922 auf 52,5 zu sinken.

Das Verhältnis der Bruttoprämien und Bruttoschäden zu der gesamten Versicherungssumme, wie es aus Tabelle 31 ersichtlich ist, läßt mit aller Deutlichkeit erkennen, daß die Prämien mit der zunehmenden Schadenhäufigkeit

Tabelle 32.

Prämienzuwachs und Verteilung der Prämien nach Nationalität und Form der Versicherungsuntermehmung.

Jahr	Bruttoprämien	Zunahme gegen das Vorjahr	%	Von der Bruttoprämien-Einnahme entfallen auf			
				einheimische Gesellschaften	fremde Gesellschaften	Genossenschaften	Aktien-Gesellschaften
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1919	314 528	—	—	313 735	793	—	314 528
1920	835 043	520 515	165,5	820 418	14 625	117 884	717 159
1921	1136 432	301 389	36,1	1105 073	31 359	174 553	961 879
1922	1347 551	211 119	18,6	1347 551	—	217 704	1129 847

der letzten zwei Jahre nicht mehr Schritt zu halten vermochten. Während im Verhältnis zur gesamten Versicherungssumme die Bruttoprämieneinnahme von 1922 gegenüber 1919 sogar zurückgegangen ist (gegenüber 1920 ist sie nur unwesentlich gestiegen), haben sich die Bruttoschäden fast verdoppelt. Das bedeutet, daß von 1000 Franken eingenommenen Prämien nach Bestreitung der erforderlichen Aufwendungen für Schadenzahlungen, im Jahre 1922 den Gesellschaften die Hälfte weniger verblieb als im Jahre 1919, um die mit dem Autokasko-Versicherungsbetrieb verbundenen Kosten zu decken. Es ist anzunehmen, daß bei der damals bestehenden Betriebsorgani-

sation und dem erforderlichen Verwaltungskostenzuschlag, die Gesellschaften bereits in den Jahren 1921 und 1922 im Autokaskogeschäft mit ungenügenden Prämien gearbeitet haben.

Während der Periode von 1919 bis 1922 ist das schweizerische Autokaskogeschäft, wie auch aus Tabelle 32 deutlich zum Ausdruck kommt, fast ausschließlich von Schweizer Gesellschaften beherrscht worden. Das Autokaskogeschäft der ausländischen Versicherungsunternehmungen hat sich auch während der weiteren Periode ab 1923 nicht recht zu entwickeln vermocht.

Ueber die Verteilung der Prämien und Schäden auf die einzelnen Kantone gibt Tabelle 33 Auskunft.

Tabelle 33.

Verteilung der Prämien und Schäden nach Kantonen.

Kanton	1919		1920		1921		1922	
	Prämien	Schäden	Prämien	Schäden	Prämien	Schäden	Prämien	Schäden
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Zürich	72 116	12 158	182 987	61 654	252 862	124 932	314 407	190 031
Bern	39 885	8 985	88 071	29 640	110 216	69 559	122 472	51 275
Luzern	4 111	60	12 203	16 585	16 354	20 758	21 273	14 928
Uri	—	—	1 588	—	2 010	—	2 308	—
Schwyz	3 047	—	4 463	—	9 373	—	10 177	371
Obwalden	—	—	—	—	—	—	842	—
Nidwalden	—	—	—	—	—	—	675	—
Glarus	9 793	—	14 340	4 126	21 016	12 533	23 125	4 046
Zug	10 308	2 203	18 884	5 985	25 155	7 919	26 372	3 867
Freiburg	1 779	1 289	15 921	3 736	22 516	13 108	26 006	7 604
Solothurn	15 320	4 097	26 467	9 043	35 689	23 720	52 091	17 398
Baselstadt	49 371	10 278	105 053	37 068	124 917	45 184	136 691	65 478
Baselland	6 506	1 263	17 952	7 567	29 833	19 916	36 978	31 253
Schaffhausen	1 765	—	6 884	2 695	13 068	5 279	14 149	16 550
Appenzell A.-Rh.	516	—	2 944	75	3 272	313	3 989	—
Appenzell I.-Rh.	—	—	—	—	—	—	1 642	—
St. Gallen	16 430	—	38 271	14 475	46 613	16 277	49 147	13 996
Graubünden	3 610	327	1 025	—	1 939	—	2 137	—
Aargau	4 032	643	20 710	3 890	38 792	15 417	44 109	21 614
Thurgau	4 357	46	21 058	6 667	28 994	28 316	35 504	24 448
Tessin	1 491	336	6 800	1 707	10 974	5 145	16 519	9 273
Waadt	23 267	26 465	97 420	47 594	123 129	93 956	138 825	79 350
Wallis	1 137	—	5 728	1 456	15 265	7 610	20 341	20 547
Neuenburg	13 769	5 025	45 366	18 717	58 384	66 555	63 778	29 571
Genf	31 918	6 245	100 908	21 840	146 061	81 627	183 994	106 434
Jahrestotal	314 528	79 420	835 043	294 520	1 136 432	658 124	1 347 551	708 034

Die allermeisten Schweizer Gesellschaften pflegten von Anfang an die Autokasko-Versicherung auch im Auslandsgeschäft. Die Schweizerische National nahm im Jahre 1919 den Betrieb der Autokasko-Versicherung in Deutschland wieder auf. Die Zürich-Unfall probte die Autokasko-Versicherung, die Automobilversicherung überhaupt, zunächst in Nordamerika aus; erst als sie dort einige Erfahrungen gesammelt hatte, führte sie diese Versicherungsart dann auch in der Schweiz, in Deutschland, Italien, Spanien und Frankreich ein. Heute betreibt sie die Automobilversicherung in fünfzehn verschiedenen Ländern. In verschiedenen kontinental-europäischen Staaten betreiben die Automobilversicherung im ganzen oder die Autokasko-Versicherung im einzelnen auch die «Winterthur»- und die «Helvetia»-Unfall, sowie die «Eidgenössische».

Ueber das Gesamtgeschäft, das in- und ausländische Autokaskogeschäft der Schweizer Gesellschaften insgesamt, orientiert zunächst nachstehende Uebersicht.

Tabelle 34.

Prämien und Schäden im Gesamtgeschäft der Schweizer Gesellschaften.

Jahr	Zahl der Ges.	Bruttoprämien	Prämien für eigene Rechnung (netto)	%	Bruttoschäden	Schäden für eigene Rechnung (netto)	%	Schäden in % der Prämie	
								brutto	netto
		Fr.	Fr.		Fr.	Fr.			
1919	3	506 974	276 566	54,6	94 514	63 846	67,6	18,6	23,1
1920	4	1 759 438	673 628	38,3	525 234	252 657	48,1	29,9	37,5
1921	4	1 475 332	788 017	53,4	744 084	410 353	55,1	50,4	52,1
1922	5	2 209 422	1087 092	49,2	878 535	471 520	53,7	39,8	43,4

Die Bruttoprämieneinnahme im Autokasko-Gesamtgeschäft der Schweizer Gesellschaften hat sich von 1919 bis 1922 reichlich vervierfacht. Das Sinken der Prämieneinnahme im Jahre 1921 gegenüber 1920 ist allein auf den Rückgang des deutschen Autokaskogeschäfts der Schweizerischen National zurückzuführen.

Ueber Prämienüberträge und Rücklagen für schwebende Schäden, sowie über Verwaltungskosten, gibt Tabelle 35 Auskunft.

Tabelle 35.

Technische Rücklagen und Verwaltungskosten im Autokasko-Gesamtgeschäft der Schweizer Gesellschaften.

Jahr	Prämienüberträge	In % der Eigenbehaltsprämie	Schadenrückstellungen	In % der Bruttoschäden	Verwaltungskosten (einschließlich Steuern und Gebühren)	In % der Bruttoprämien
	Fr.		Fr.		Fr.	
1919	159 160	57,5	46 320	49,0	96 381	19,0
1920	1041 010	154,5	358 104	68,2	577 094	32,8
1921	919 589	116,7	272 406	36,6	468 321	31,7
1922	1304 604	120,0	544 959	62,0	775 501	35,1

Tabelle 36 zeigt, in welchem Maße die Schweizer Gesellschaften ihre Autokaskoversicherungen im Gesamtgeschäft rückgedeckt haben.

Tabelle 36.

Beteiligung der Rückversicherer am Gesamtgeschäft der Schweizer Gesellschaften.

Jahr	Prämienanteile			Schadenanteile			Schadenprozent des Rückversicherers
	Betrag	in % der Bruttoprämien	in % des Selbstbehalts des Erstversicherers	Betrag	in % der Bruttoschäden	in % des Selbstbehalts des Erstversicherers	
	Fr.			Fr.			
1919	230 408	45,4	83,3	30 668	32,4	48,0	13,3
1920	1 085 810	61,7	161,2	272 577	51,5	107,9	25,1
1921	687 315	46,6	87,2	333 731	44,9	81,3	48,6
1922	1 122 330	50,8	103,2	407 015	46,3	86,3	36,3

Hieraus geht eine rege Inanspruchnahme der Rückversicherung hervor. Die Selbstbehaltsprämie im Autokasko-Gesamtgeschäft der Schweizer Gesellschaften betrug in den Jahren 1919 bis 1922 durchschnittlich 48,9% der Bruttoprämieneinnahme. Der Schadenprozentsatz des Rückversicherers hat sich in erträglichen Bahnen bewegt; er betrug durchschnittlich 30,8% (Erstversicherer 39,0%).

C. Von 1923 bis zur Gegenwart.

1. Das Schweizergeschäft.

Mit dem Jahre 1923 beginnt keine neue Periode in der Entwicklung der Autokasko-Versicherung der Schweiz. Wenn hier die Periode von 1923 bis zur Gegenwart dennoch besonders betrachtet wird, so geschieht dies aus statistisch-formalen Gründen.

Mit dem Jahre 1923 hat die Aufsichtsbehörde ein neues Formular für die jährliche Berichterstattung an das Eidgenössische Versicherungsamt und, in Anschluß daran, auch in bezug auf die Rechnungslegung über das Autokaskogeschäft neue Grundsätze eingeführt. Dadurch werden beispielsweise die Gesellschaften nicht mehr gehalten, besondere Gewinn- und Verlustrechnungen für die Autokasko-Versicherung, wie sie in den Berichten des Eidgenössischen Versicherungsamts bis 1922 wiedergegeben sind, zu liefern, woraus für die Periode von 1919 bis 1922 unter anderm die Angaben über Verwaltungskosten und Beteiligung der Rückversicherer in bezug auf das Autokasko-Gesamtgeschäft der einheimischen Gesellschaften geschöpft werden konnten.

Bezüglich des Schweizergeschäfts haben die konzessionierten Versicherungsgesellschaften ab 1923 bloß über Prämien und Schäden, inklusive Rückversicherung, sowie über Höhe und Methode der Berechnung der technischen Rückstellungen, jährlich Bericht zu erstatten. Insbesondere lassen sich der Autokasko-Versicherungsbestand und die gesamte Autokasko-Versicherungssumme der Schweiz für diese Periode nicht mehr erfassen und die kantonsweise Verteilung der eingenommenen Prämien und bezahlten Schäden nicht mehr verfolgen.

Durch Tabelle 37 soll zunächst ein Bild vom Umfang des Schweizer Autokaskogeschäfts der in- und ausländischen Versicherungsunternehmungen vermittelt werden.

Tabelle 37.

Schweizer Autokaskogeschäft in den Jahren 1923 bis 1927.

Jahr	Schweizer Gesellschaften				Ausländ. Gesellschaften				Insgesamt			
	Zahl der Ges.	Prämien	Schäden	%	Zahl der Ges.	Prämien	Schäden	%	Zahl der Ges.	Prämien	Schäden	%
		Fr.	Fr.			Fr.	Fr.			Fr.	Fr.	
1923	6	1 737 337	924 925	53,2	3	10 787	7 037	65,2	9	1 748 124	931 962	53,3
1924	7	2 319 732	1 381 757	59,6	5	20 675	5 519	26,7	12	2 340 407	1 387 276	59,3
1925	7	2 920 495	1 814 707	62,1	5	27 438	9 534	34,7	12	2 947 933	1 824 241	61,9
1926	8	3 562 924	2 142 950	60,1	6	65 627	39 080	59,5	14	3 628 551	2 182 030	60,1
1927	8	4 148 135	2 527 139	60,9	5	119712	47 591	39,8	13	4 267 847	2 574 730	60,3

Im Jahre 1923 zählte man 7 (gegenüber 6 im Vorjahr) einheimische Versicherungsunternehmungen, welche die Autokasko-Versicherung in der Schweiz betrieben. Als neue Gesellschaft ist die Alpina in Zürich hinzugekommen, der am 20. März 1923 die bundesrätliche Konzession zum Betriebe dieser Versicherungsart erteilt wurde. Die Betriebsbewilligung wurde vor allem nachgesucht, um die von der deutschen Gesellschaft «Mannheimer» übernommenen Autokasko-Versicherungspolicen abwickeln zu können. Doch hat die Alpina in den letzten Jahren nun auch das Autokasko-Neugeschäft gepflegt und ausgebaut. Die Autokasko-Prämieneinnahme dieser Gesellschaft im Schweizergeschäft stieg von Fr. 25 383 im Jahre 1923 auf Fr. 89 753 im Jahre 1927.

Die Zahlen in bezug auf das Jahr 1923 bedürfen insofern einer kleinen Korrektur[3]), als sie die Betriebsergebnisse der Eidgenössischen nicht erfassen, die bis 1924

[3]) Was das Geschäftsjahr 1927 betrifft, ist zu bemerken, daß unsere Zahlenangaben betreffend die inländischen Gesellschaften insofern von denjenigen des Berichts des Eidgenössischen Versicherungsamts abweichen, als diese auch die Betriebsergebnisse des Luftkaskogeschäfts der Winterthur-Unfall mitenthalten (Prämien Fr. 40 185; Schäden Fr. 4 754) und bei der Eidgenössischen in Zürich einen Minderbetrag von Fr. 229 an Schadenzahlungen ausweisen als wir. In bezug auf die ausländischen Gesellschaften rührt die kleine Differenz von Fr. 214 bei der Prämieneinnahme von dem in unseren Zahlen enthaltenen Tous risques-Geschäft der «Northern» her.

das Autokaskogeschäft vom Transportgeschäft nicht getrennt ausgewiesen hat. Die Prämieneinnahme dieser Gesellschaft dürfte auf 70 000 Franken geschätzt werden.

Die letzte die Autokasko-Versicherung in der Schweiz betreibende einheimische Versicherungsunternehmung, deren Ergebnisse in Tabelle 37 noch erfaßt werden konnten, ist die Waadtländische Versicherung in Lausanne, der am 18. August 1925 die bundesrätliche Konzession erteilt wurde. Indessen ist am 4. Juni 1928 auch die Union Suisse in Genf zum Betriebe der Autokasko-Versicherung in der Schweiz konzessioniert worden.

Die Entwicklung der Autokasko-Versicherung der Schweiz in dem Jahrfünft 1923 bis 1927 ist eine gewaltige gewesen. Die Brutto-Prämieneinnahme der Schweizer Gesellschaften (das Geschäft der ausländischen Unternehmungen fällt kaum ins Gewicht), ist von 1,7 Millionen Franken im Jahre 1923 auf 4,1 Millionen Franken im Jahre 1927 angestiegen. Wie nachstehende Uebersicht zeigt, ist die absolut größte Zunahme im Jahre 1926 und die relativ größte Zunahme im Jahre 1924 erzielt worden.

Tabelle 38.

Prämienzunahme im Schweizer Autokaskogeschäft der einheimischen Versicherungsunternehmungen.

Jahr	Prämieneinnahme	Zunahme gegen das Vorjahr		Von der Prämieneinnahme entfallen auf	
		Absolut	in %	Aktiengesellschaften	Genossenschaften
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.
1923	1 737 337	389 786	28,9	1 439 908	297 429
1924	2 319 732	582 395	33,5	1 898 173	421 559
1925	2 920 495	600 763	25,9	2 435 477	485 018
1926	3 562 924	642 429	22,0	3 038 866	524 058
1927	4 148 135	585 211	16,4	3 575 929	572 206

Tabelle 39.

Prämien und Schäden im Schweizergeschäft in den Jahren 1926 und 1927, nach Gesellschaften getrennt.

Versicherungsgesellschaften	1926			1927		
	Prämien	Schäden	%	Prämien	Schäden	%
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	
Winterthur-Unfall . . .	1 330 022	660 354	49,6	1 628 249	949 871	58,3
Zürich-Unfall	1 024 822	672 240	65,6	1 193 084	693 251	58,1
Helvetia-Unfall	514 316	391 052	76,0	542 204	412 301	76,0
Schweiz. National	340 054	199 593	58,7	351 513	208 234	59,2
Eidgenössische	234 390	160 537	68,5	256 014	180 676	70,6
Alpina	68 117	28 251	41,5	89 753	53 169	59,2
Allgemeine Bern	41 461	29 019	70,0	57 316	20 565	35,9
Waadtländische	9 742	1 904	19,5	30 002	9 072	30,2
Total Schweizer-Gesellsch.	3 562 924	2 142 950	60,1	4 148 135	2 527 139	60,9
Deutsche Gesellschaften .	16 083	12 288	76,4	19 644	6 935	35,3
Französische Gesellschaften	23 516	8 441	35,9	43 846	16 892	38,5
Italienische Gesellschaften .	23 444	18 061	77,0	43 052	21 800	50,6
Englische Gesellschaften .	2 584	290	11,2	13 170	1 964	14,9
Total ausländische Gesellsch.	65 627	39 080	59,5	119 712	47 591	39,8
In- und ausländische Gesellschaften zusammen	3 628 551	2 182 030	60,1	4 267 847	2 574 730	60,3

Tabelle 39 zeigt, wie sich die Prämien und Schäden des Schweizergeschäfts während den Jahren 1926 und 1927 auf die einzelnen inländischen Gesellschaften einerseits und die ausländischen Gesellschaften andererseits (diese nach Nationalität getrennt) verteilen. Daraus geht die Machtstellung beider führenden Versicherungsunternehmungen Winterthur- und Zürich Unfall auf dem schweizerischen Autokasko-Versicherungsmarkt deutlich hervor. Auf diese beiden Gesellschaften entfiel im Jahre 1926 66,1% und im Jahre 1927 68,0% der gesamten Bruttoprämieneinnahme aller einheimischen Gesellschaften zusammen.

Das Schweizergeschäft der ausländischen Versicherungsunternehmungen ist verschwindend klein. Die in diesem Geschäft erzielte Bruttoprämieneinnahme macht im

Jahre 1926 1,8% und im Jahre 1927 2,8% der Summe der von den in- und ausländischen Gesellschaften eingenommenen Prämien aus. Von den fünf im Jahre 1927 zum Betriebe der Autokasko-Versicherung in der Schweiz ermächtigten Versicherungsunternehmungen sind zwei deutscher, eine französischer, eine italienischer und eine englischer Nationalität. Keine dieser Gesellschaften hat ihr Autokaskogeschäft ausgebaut, denn, von den lebhaften Konkurrenzverhältnissen abgesehen, betreiben sie die Autokaskoversicherung fast ausschließlich als Mittel zum Zweck. Mit andern Worten, sie pflegen mehr die Automobil-Haftpflicht-Versicherung, müssen aber danach trachten, ihren Versicherten nach Wunsch auch mit dem Abschluß einer Autokasko-Versicherung dienen zu können. Die Badische Assekuranz hat dagegen die Konzessionsbewilligung für die Autokasko-Versicherung vor allem nachgesucht, um den von der Niederrheinischen übernommenen Autokasko-Versicherungsbestand abwickeln zu können. Die Assicuratrice Italiana hat anfangs 1929 den Betrieb der Autokasko-Versicherung eingestellt.

Der Schadenverlauf der Schweizer Autokasko-Versicherung ist fortwährend ungünstig gewesen. Das hat die Aufsichtsbehörde veranlaßt, eine Erhöhung der Prämien von Aufsichts wegen zu verlangen. Dieser Anforderung sind sämtliche Gesellschaften nachgekommen. Auch hat die Aufsichtsbehörde die Autokaskoversicherer auf annehmbare Mindestprämien verpflichtet und Einheitlichkeit in den Bedingungen für die Rabattgewährung herbeigeführt[4]).

Nach Tabelle 37 (S. 136) hat der Schadenverlauf der Schweizer Gesellschaften ihren Kulminationspunkt im Jahre 1925 erreicht, wo der Schadenprozentsatz auf 62,1 gestiegen ist, gegenüber 53,2 im Jahre 1923. Dabei ist zu bemerken, daß die tatsächliche Schadenbelastung noch höher ist, da die angegebenen Schadenprozentsätze das Verhältnis zwischen eingenommenen Prämien und bezahlten Schäden dar-

[4]) BerVA 1926, S. 52*.

stellen. Streng genommen müßte man aber die Prämienüberträge (transitorische Prämienposten), sowie die Rückstellungen für schwebende Schäden (antizipative Schadenposten) ebenfalls in Rechnung stellen. Erst dadurch würde man ein zuverlässiges Bild des Schadenverlaufs gewinnen.

Nachstehende Tabelle 40 zeigt die Berechnung des Schadenverhältnisses nach diesem System, nach dem System der verdienten Prämien, in bezug auf die Ergebnisse

Tabelle 40.

Schadenverhältnis der einheimischen Versicherungsgesellschaften in den Jahren 1924 bis 1927.

	1924	1925	1926	1927
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Prämieneinnahme . .	2 319 732	2 920 495	3 562 924	4 148 135
+ Prämien-Ueberträge aus dem Vorjahr	566 538	869 397	1 144 216	1 463 725
Zusammen	2 886 270	3 789 892	4 707 140	5 611 860
— Prämien-Ueberträge ins folgende Jahr	869 397	1 144 216	1 463 725	1 783 803
a) Verdiente Bruttoprämien	2 016 873	2 645 676	3 243 415	3 828 057
Bezahlte Schäden . .	1 381 757	1 814 707	2 142 950	2 527 139
+ Schaden-Rückstellungen Ende des Jahres . . .	417 806	623 685	884 512	939 861
Zusammen	1 799 563	2 438 392	3 027 462	3 467 000
— Schaden-Rückstellungen zu Beginn des Jahres .	336 760	417 806	623 685	884 512
b) Schadenbelastung . .	1 462 803	2 020 586	2 403 777	2 582 488
c) Schadenprozente . . . (Verhältnis b : a)	72,5 %	76,4 %	74,1 %	67,5 %

der Schweizer Gesellschaften in den Jahren 1924 bis 1927. Hier werden der Schadenbelastung eines einzelnen Jahres, inklusive Verlust auf Schadenreserven des Vorjahres, die verdienten Bruttoprämien gegenübergestellt.

Wie vorstehende vergleichende Uebersicht zeigt, sind die hieraus gewonnenen Schadenprozentsätze, die allein ein richtiges Bild über den Schadenverlauf der Autokasko-Versicherung geben, wesentlich höher als die ohnedies schon hohen Schadenquoten als Ausdruck des Verhält-

nisses zwischen eingenommenen Prämien und bezahlten Schäden, ohne Rücksicht auf die technischen Rückstellungen (Tabelle 37, S. 136).

Tabelle 41.

Schadenverlauf der Autokasko-Versicherung in den Jahren 1924 bis 1927.

Jahr	Schweizergeschäft insgesamt	Schweizergeschäft der inländischen Gesellschaften	
	Schadenprozentsatz ohne	Schadenprozentsatz ohne	Schadenprozentsatz mit
	Berücksichtigung der technischen Reserven		
1924	59,3	59,6	72,5
1925	61,9	62,1	76,4
1926	60,1	60,1	74,1
1927	60,3	60,9	67,5

Hieraus ist eine sinkende Tendenz des Schadenverlaufs zu erkennen. Einen Gewinn vermochte indessen die Schweizer Autokasko-Versicherung auch im Jahre 1927 kaum abzuwerfen. Sind doch aus dem Prämienüberschuß von 32,5% noch die mit dem Betrieb der Autokasko-Versicherung verbundenen Kosten, die auf 35 bis 40% der Bruttoprämieneinnahme zu schätzen sind, zu bestreiten.

Ueber die technischen Rückstellungen der einheimischen Versicherungsunternehmungen im Schweizergeschäft gibt folgende Tabelle Auskunft.

Tabelle 42.

Technische Rückstellungen der einheimischen Versicherungsgesellschaften im Schweizergeschäft.

Jahr	Prämienüberträge		Rückstellungen für schwebende Schäden		
			für eigene Rechnung		für Rechnung des Rückversicherers
	insgesamt	in % der Bruttoprämien	insgesamt	in % der Bruttoschäden	
	Fr.		Fr.		Fr.
1923	566 538	32,6	176 189	19,0	160 571
1924	869 397	37,5	261 819	18,9	155 987
1925	1 144 216	39,2	417 178	22,3	206 507
1926	1 463 725	41,1	575 723	26,9	308 789
1927	1 783 803	43,0	633 485	25,1	306 376

Die Prämienüberträge, d. i. der Anteil der Jahres- bzw. der mehrjährigen Prämien, der auf das nächste Betriebsjahr bzw. die nächsten Betriebsperioden fällt, wird pro rata temporis nach verschiedenen Annäherungsmethoden oder Bruchteilsystemen berechnet. Darunter kommt, neben der Pauschalrücklage, die Rückstellung nach dem sog. Achtel-, Zwölftel- und Vierundzwanzigstel-System vor[5]).

Die Prämienüberträge der einzelnen Jahre schwanken von 32,6% bis 43,0% der Bruttoprämieneinnahme. Die Rückstellungen für schwebende Schäden für eigene Rechnung, die nicht einheitlich bemessen werden, betrugen im Jahrfünft 1923 bis 1927 durchschnittlich 22,4% der Bruttoschäden. Hinzu kommen noch die Rückstellungen für Rechnung des Rückversicherers, deren Durchschnittssatz 12,9% der Bruttoschäden ausmacht. Im Verhältnis zu der gesamten Summe der bezahlten Schäden stellt sich somit die Dotierung des Kontos für schwebende Schäden auf 35,3%

2. Das Gesamtgeschäft der einheimischen Versicherungsgesellschaften.

Wie bei andern Versicherungsformen, haben die meisten Schweizer Versicherungsunternehmungen auch in be-

Tabelle 43.

Prämien und Schäden im Gesamtgeschäft der einheimischen Versicherungsgesellschaften.

Jahr	Zahl der Gesellschaften	Davon mit Autokasko-Auslandsgeschäft	Prämien	Schäden	%
			Fr.	Fr.	
1923	6	5	2 604 360	1 244 330	47,8
1924	7	6	5 600 534	3 279 369	58,6
1925	7	6	8 170 972	5 821 821	71,3
1926	8	7	9 484 359	5 343 667	56,3
1927	8	7	12 425 084	6 788 514	54,6

[5]) Was die Art der diesen Systemen zugrunde liegenden Berechnung anbelangt, wird auf Renfer, Die Reserven der Aktiengesellschaften für Sachversicherung, in WVZ Bd. 13, S. 794 ff. verwiesen.

zug auf die Autokasko-Versicherung ihr enges Tätigkeitsfeld auf das Ausland ausgedehnt. Die große Bedeutung, die dem Autokasko-Gesamtgeschäft der einheimischen Versicherungsgesellschaften zukommt, geht aus vorstehender Uebersicht deutlich hervor.

Die gesamte Bruttoprämieneinnahme hat sich in dem Jahrfünft 1923 bis 1927 nahezu verfünffacht. Sie stieg von 2,6 Millionen Franken im Jahre 1923 auf 12,4 Millionen Franken im Jahre 1927. Die angegebenen Zahlen für die Jahre 1923 und 1924 bedürfen insofern einer kleinen Korrektur, als sie 1923 die Betriebsergebnisse der Eidgenössischen in Zürich nicht und 1924 bloß deren Ergebnisse bezüglich des Schweizergeschäfts enthalten.

Die technischen Rückstellungen stellen sich wie folgt:

Tabelle 44.

Technische Rückstellungen der einheimischen Versicherungsgesellschaften im Gesamtgeschäft.

Jahr	Prämienüberträge		Schadenrückstellungen	
	für eigene Rechnung			
	Insgesamt	in % der Bruttoprämien	Insgesamt	in % der Bruttoschäden
	Fr.		Fr.	
1923	1 051 165	40,4	416 267	33,5
1924	2 280 194	40,7	1 053 710	32,1
1925	3 398 682	41,6	1 573 274	27,0
1926	4 085 723	43,1	1 618 837	30,3
1927	5 903 625	47,5	2 069 818	30,5

Aus dem Vergleich vorstehender Prozentzahlen mit denjenigen von Tabelle 42 läßt sich gegenüber dem Inlandgeschäft eine relativ höhere Bemessung der Prämienüberträge und höhere Rückstellung für schwebende Schäden in bezug auf das Auslandsgeschäft erkennen.

Ein klares Bild über die Entwicklung des Autokasko-Auslandsgeschäfts der Schweizer Versicherungsunternehmungen und zugleich dessen Zerlegung nach den verschiedenen Ländern, ergibt sich aus Tabelle 45.

Tabelle 45.

Zerlegung des Gesamtgeschäfts der Schweizer Versicherungsgesellschaften nach Ländern.

Land	1923			1924			1925			1926			1927		
	Prämien	Schäden	%	Prämien	Schäden	%	Prämien	Schäden	%	Prämien	Schäden	%	Prämien	Schäden	%
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.		Fr.	Fr.		Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	
Deutschland .	218 358	46 167	21,1	2 246 586	1 417 798	63,1	3 409 695	2 866 055	84,1	4 020 842	2 246 880	55,9	4 264 487	2 441 196	57,2
Frankreich . .	529 619	199 153	37,6	813 623	362 404	44,5	828 128	399 104	48,2	872 477	422 730	48,5	1 188 933	410 063	34,5
Saargebiet . .	57 677	7 047	12,2	59 020	60 698	102,8	61 047	38 163	62,5	52 929	58 041	109,7	3 445	8 441	245,0
Oesterreich . .	—	—	—	—	—	—	3 994	—	—	26 023	4 663	17,9	57 674	21 979	38,1
Italien . . .	5 464	769	14,1	7 141	4 426	62,0	15 510	3 119	20,1	14 657	4 641	31,7	15 660	4 961	31,7
Spanien . . .	11 270	2 025	18,0	22 748	3 060	13,5	33 354	10 147	30,4	49 919	25 662	51,4	83 370	38 772	46,5
Holland . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	167 923	35 884	21,4	417 431	236 962	56,8
Belgien . . .	2 653	—	—	10 203	829	8,1	47 266	6 921	14,6	113 725	31 495	27,7	347 274	158 800	45,7
U. S. A. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	732 774	365 840	49,9
Kanada . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	513 616	233 690	45,5
Unausgeschiedene Länder	2 099	234	11,1	95 193	33 678	35,4	82 840	36 290	43,8	222 438	95 379	42,9	194 202	84 984	43,8
Auslandsgeschäft	827 140	255 395	30,9	3 254 514	1 882 893	57,9	4 481 834	3 359 799	75,0	5 540 933	2 925 375	52,8	7 818 866	4 005 688	51,2
Schweizergeschäft	1 737 337	924 925	53,2	2 319 732	1 381 757	59,6	2 920 495	1 814 707	62,1	3 562 924	2 142 950	60,1	4 148 135	2 527 139	60,9
Übernom. Rückversicherungen	39 883	64 010	160,5	26 288	14 719	56,0	768 643	647 315	84,2	380 502	275 342	72,4	458 083	255 687	55,8
Gesamtgeschäft	2 604 360	1 244 330	47,8	5 600 534	3 279 369	58,6	8 170 972	5 821 821	71,3	9 484 359	5 343 667	56,3	12 425 084	6 788 514	54,6

Mit Ausnahme der Waadtländischen Versicherung auf Gegenseitigkeit in Lausanne, arbeiten gegenwärtig alle einheimischen Versicherungsunternehmungen im Autokasko-Auslandsgeschäft. Das verzweigteste Auslandsgeschäft besitzt die Zürich-Unfall, die im Jahre 1927 die Autokasko-Versicherung in fünfzehn verschiedenen Ländern betrieb. Auf sie entfiel in diesem Jahre rund 2/3 (66,4%) der Bruttoprämieneinnahme im gesamten Auslandsgeschäft der einheimischen Versicherungsgesellschaften. Indem weitere 29,6% auf die Winterthur-Unfall kommen, entfallen auf das Auslandsgeschäft der übrigen Versicherungsgesellschaften bloß 4%.

Die größte Bedeutung kommt dem deutschen Geschäft zu, das seit 1925 eine größere Prämieneinnahme aufweist als das Schweizergeschäft selbst. Das deutsche Autokaskogeschäft der schweizerischen Versicherungsunternehmungen, auf das im Jahre 1927 54,5% der gesamten Prämieneinnahme des Auslandsgeschäfts fällt, wird fast ausschließlich von den beiden führenden Gesellschaften Winterthur- und Zürich-Unfall beherrscht, die dort im Jahre 1927 zusammen eine Bruttoprämieneinnahme von rund 4,1 Millionen Franken erzielten. Auch die Prämieneinnahme des französischen Autokaskogeschäfts rührt fast ausschließlich vom Geschäft dieser beiden Gesellschaften her und die des nordamerikanischen Geschäfts von derjenigen der Zürich-Unfall. Unter den unausgeschiedenen Ländern befinden sich u. a. England, Dänemark, Schweden, Norwegen und Luxemburg.

Das Auslandsgeschäft und somit auch das Gesamtgeschäft ist im allgemeinen günstiger verlaufen als das Schweizergeschäft. Bloß im Jahre 1925 weist das Auslandsgeschäft eine höhere Schadenziffer auf als das Schweizergeschäft. Vom Saargebiet abgesehen, ist innerhalb des Auslandsgeschäfts das deutsche Autokaskogeschäft am ungünstigsten verlaufen.

Im übrigen geht die bedeutungsvolle Entwicklung des schweizerischen Autokasko-Auslandsgeschäfts (das Aus-

landsgeschäft ist zu einer charakteristischen Erscheinung der Privatversicherung überhaupt geworden) aus Tabelle 45 so deutlich hervor, daß auf eine weitere Erläuterung derselben verzichtet werden darf.

---

§ 6.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Autokasko-Versicherung.

A. Die privatwirtschaftliche Bedeutung.

1. Die wirtschaftliche Bedeutung vom Standpunkt des Versicherungsnehmers.

Das Bedürfnis, sich vor Gefahren zu sichern, welche die wirtschaftliche Tätigkeit des Menschen erkennbar bedrohen, ist in seiner Stärke nicht nur von Versicherungszweig zu Versicherungszweig verschieden, sondern auch innerhalb einer bestimmten Versicherungsform, je nach der Intensität der individuellen ökonomischen Unlustempfindung der von der Gefahr Bedrohten.

Bei der Autokasko-Versicherung ist das Deckungsbedürfnis vor allem ein privatwirtschaftliches. Der Verlust oder die Vernichtung eines hochwertigen Automobils kann den ökonomischen Lauf einer Einzelwirtschaft aufs empfindlichste stören. Indessen kann u. U. nicht nur der Totalverlust, sondern auch eine schwere Wagenbeschädigung für den Versicherungsnehmer eine sehr empfindliche wirtschaftliche Einbuße bedeuten. Dies um so mehr, je weniger bemittelt der versicherungsnehmende Automobilbesitzer ist. Daß die Zahl der wenig vermöglichen Automobilisten zugenommen hat, beweist die Tatsache, daß heute in den Vereinigten Staaten 80% und in Deutschland 60% der Automobile auf Abzahlung gekauft werden. Durch diese Popu-

larisierung des Automobils steigt zweifelsohne auch die wirtschaftliche Bedeutung der Autokasko-Versicherung, die ihren kulminierenden Punkt erreicht bei der Versicherung von Abzahlungsautomobilen, wo sie unentbehrlich ist und, mindestens was Diebstahl- und Feuerrisiko angeht, als Voraussetzung zum Abzahlungsgeschäft gilt.

Das Bedürfnis nach Versicherungsschutz hängt ab von der individuellen Einschätzung der Tragweite des Kaskorisikos in bezug auf das zu versichernde Automobil, oder, wirtschaftstheoretisch gefaßt, von der psychischen Wertschätzung des Versicherungskonsumenten sowohl im Hinblick auf Sicherheitsgefühl als auch auf Ersatznutzen. Daher läuft das empfundene Bedürfnis nicht notwendigerweise parallel mit dem tatsächlichen Gefahrengrad der Kaskoversicherung. Gerade in bezug auf das Kaskorisiko ist der Automobilist nicht selten geneigt, die Gefahrquellen und deren ökonomische Tragweite zu unterschätzen. Diesen Umstand ins richtige Licht rücken zu lassen, auf die psychische Nutzenbetontheit des Versicherungslustigen einzuwirken, wäre Aufgabe der Versicherungsgesellschaften und zwar nicht nur im Wege einer regen Werbetätigkeit, sondern vor allem durch objektive aufklärende Arbeit.

Der Autokasko-Versicherung kommt indessen keine so große privatwirtschaftliche Bedeutung zu wie etwa der Automobil-Haftpflicht-Versicherung. Während bei dem Haftpflichtrisiko der für den Einzelnen entstehende Vermögensbedarf im voraus wenig schätzbar ist und für den Automobilisten existenzbedrohend sein kann, ist die obere Grenze des Kaskorisikos im Zeitwert des Automobils ohne weiteres gegeben. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die Zerstörung eines Automobils, eines Handels- oder Berufswagens vor allem, für den Automobilisten auch bedeutende mittelbare Schäden einschließen kann, aus der infolge Nichtbereitstellung von Ersatzmitteln entstehenden Verzögerung in der Neubeschaffung des Automobils.

Die Wirtschaftlichkeit der Autokasko-Versicherung für die Gesamtheit der versicherten Automobilbesitzer kommt

zum Ausdruck in der Summe der der Gefahrgemeinschaft in Form von Schadenzahlungen zurückfließenden Prämienanteile. Je höher der Schadenprozentsatz, desto größer der allgemeine wirtschaftliche Wirkungsgrad der Versicherung. Daß der Schadenprozentsatz der Autokasko-Versicherung (die Gegenleistung des Versicherers im Verhältnis zur Bruttoprämie) fast überall sehr hoch ist, wurde durch das reiche Tabellenmaterial der beiden vorhergehenden Paragraphen zur Genüge bewiesen. An der wirtschaftlichen Bedeutung der Autokasko-Versicherung für den Versicherungsnehmer kann daher wohl kaum gezweifelt werden.

Das privatwirtschaftliche Interesse des Versicherungsnehmers zielt naturgemäß dahin, sein Versicherungsbedürfnis zu möglichst niedrigem Versicherungspreis und möglichst günstigen Bedingungen zu befriedigen. Wenn der Versicherer, als Kaufmann, danach trachtet oder trachten sollte auch von der Autokasko-Versicherung einen betriebstechnischen Gewinn herauszuholen, so können indessen die Interessen des Versicherers und des Versicherungsnehmers nicht als direkt gegensätzlich betrachtet werden. Jener hat ein großes Interesse daran, dem Versicherungslustigen wohlfeilen Versicherungsschutz zu bieten, dieser ist an eine gesunde Prämienpolitik seines Versicherers, besonders im Hinblick auf die Schadenregulierung, ebenfalls interessiert. Dies aber, wohlbemerkt, unseres Erachtens aus rein subjektivistischen erwerbs- bzw. konsumwirtschaftlichen Erwägungen.

2. Die wirtschaftliche Bedeutung vom Standpunkt des Versicherers.

a) Die Verlustquellen der Autokasko-Versicherung und ihre Ursachen.

Als Autokasko-Versicherer kommen vor allem sowohl Unfall- und Haftpflicht-, als auch Transport- und Feuerversicherungsunternehmungen (diese letztern z. B. in den U. S. A.) in Betracht. Als weiterer Unternehmungstyp ist die

spezifische Automobil-Versicherungsunternehmung zu erwähnen, die zur Zeit fast ausschließlich durch Automobilklubs ins Leben gerufen wird, und deren primäre Aufgabe darin besteht, das Automobilversicherungsbedürfnis ihrer Mitglieder ökonomisch zu befriedigen. Reine Autokasko-Versicherungsunternehmungen bestehen zur Zeit nicht. Als Unternehmungsform im rechtlichen Sinne überwiegt auch bei der Autokasko-Versicherung die Aktiengesellschaft.

Die gewaltige Entwicklung der Autokasko-Versicherung, wie sie in den zwei letzten Paragraphen geschildert wurde, läßt mit aller Deutlichkeit erkennen, welche Bedeutung dieser Versicherungsform vom Standpunkt des Versicherers beizumessen ist. Dies um so mehr, wenn man sich die Perspektiven, die der zukünftige Automobilverkehr dem kontinental-europäischen Autokaskoversicherer, sei er nun Unfall- und Haftpflicht- oder Sachversicherer, eröffnen wird, vor Auge hält.

Die Träger der Autokasko-Versicherung sind meistens weder nach allgemeinem Recht noch von Aufsichts wegen gehalten, eine genaue Betriebsrechnung über diese Versicherungsform im einzelnen abzugeben. Aus der allgemeinen Ertragsrechnung, die nur den Gesamtertrag der Unternehmung zum Ausdruck bringt, ist es nicht möglich, eine analytische und genetische Berechnung des Ertrags des Autokaskogeschäfts aufzustellen.

Wir gehen nun von der früher anhand von Zahlenmaterial festgestellten Tatsache aus, daß bei der geltenden Betriebsorganisation das Autokaskogeschäft, nach dem Verhältnis der eingenommenen Prämien zu den bezahlten Schäden beurteilt, seit Jahren keine Betriebsgewinne abzuwerfen vermag[1]) und wollen im folgenden kurz den allgemeinen Ursachen dieser Unwirtschaftlichkeit des Autokasko-Versicherungsbetriebs nachgehen.

Die Ursachen der Verlustquellen der Autokasko-Versicherung sind nicht, wie vielfach angenommen wird, nur

[1]) Vgl. in bezug auf die Schweiz weiter oben Tabelle 40, S. 140.

tarifpolitischer Natur, sondern sie liegen u. a. auch auf dem Gebiet der Akquisition, der Schadenverhütung und der Schadenregulierung.

In tarifpolitischer Hinsicht ist zu bemerken, daß in vielen Ländern, von den verheerenden Prämienunterbietungen abgesehen, vielfach mit tatsächlich knappen Bedarfsprämien gearbeitet wird. Auch ist die Tarifgrundlage nicht immer geeignet das Kaskorisiko seiner Struktur nach einwandfrei zu erfassen, so zum Beispiel, wo die Prämie noch auf Grund der Versicherungssummen bemessen wird. Ferner kann unter Umständen die Gewährung gewisser Rabatte und die Eingehung besonders von langfristigen Vergünstigungsverträgen auf die Rentabilität der Autokasko-Versicherung drückend einwirken.

Ein in bezug auf die Rentabilität der Autokasko-Versicherung ebenfalls stark mitspielender Faktor ist die Risikoauswahl, sowohl in objektiver als in subjektiver Hinsicht. Auf diesem Gebiet spielt das Akquisitionspersonal eine wichtige Rolle. Ist es dem Kommissions-Vertreter vor allem daran gelegen, das Geschäft zum Abschluß zu bringen, ohne so sehr darauf Rücksicht zu nehmen, ob es gut oder schlecht sei, so wird er leicht ihm bekannte Tatsachen verschweigen, oder wichtige Tatsachen nicht zu eruieren suchen, die die Aufnahme des Geschäfts seitens der Gesellschaft und damit seine Provision aufs Spiel setzen könnten. Deswegen und nicht selten aus Mangel an Fachkenntnissen des Werbepersonals dürften manche Automobile angemeldet und versichert werden, die der Versicherung, sei es aus objektiven oder subjektiven Gründen, nicht würdig sind.

Auch das Fehlen an einer zielbewußten Förderung der Schadenverhütung mag hier erwähnt werden.

Auf dem Gebiet der Schadenregulierung ist zu konstatieren, daß das Schadenpersonal nicht immer die erforderlichen versicherungstechnischen und fachtechnischen Kenntnisse besitzt. Gegenüber einem fachtechnisch ungenügend vorgebildeten Schadenbeamten dürfte es z. B. dem

unredlichen Versicherungsnehmer vielfach nur zu leicht sein, einen von der Versicherung ausgeschlossenen mechanischen Schaden als Unfallschaden zu konstruieren. Auch liegt bei der Reparaturwerkstätte die Gefahr nahe, daß sie eher die Interessen des Versicherungsnehmers vertreten und sich dazu bewegen lassen wird, auch Verbesserungen aller Art auf Kosten des Versicherers vorzunehmen. Solche Fälle sind jedenfalls nicht vereinzelt.

b) Wege zur Sanierung bzw. Hebung der Autokasko-Versicherung.

Man glaubt nur zu oft, durch beständige Prämienerhöhungen die Autokasko-Versicherung, wo sie notleidend ist, sanieren zu können. Das bedeutet aber, eine Krankheit nach den äußern Erscheinungen heilen zu wollen. Prämienerhöhungen, wenn man auch die Knappheit der Bedarfsprämien vieler Länder nicht verkennt, sind meistens nur Palliativmittel. Es sollte vielmehr auch geprüft werden, ob die Tarifgrundlage wirklich tauglich ist, das Risiko in seinen wesentlichen Gefahrquellen zu erfassen. Insbesondere hat sich die Tarifgrundlage nach der strukturellen Eigenartigkeit der Kaskoschäden und deren Gefahrquellen zu richten. Die Versicherungssumme z. B. eignet sich höchstens als Grundlage für die Prämienbemessung in bezug auf das Feuer- und das Diebstahlrisiko, nicht aber in bezug auf das Kaskorisiko im engern Sinne.

In vielen Ländern des europäischen Festlandes fehlt auch eine zweckentsprechende Tarifspezialisierung. Dadurch werden vielfach nur zu sehr die ausgesprochen schlechten Wagnisse zu ungunsten der besseren untertarifiert, was letzten Endes nicht ohne Einfluß auf die Rentabilität der Autokasko-Versicherung bleiben kann. Denn die Gefahr, daß dadurch die günstigen Risiken, für die die Versicherung als zu teuer empfunden wird, fernbleiben werden, ist naheliegend.

Auch das Fehlen an einer zielbewußten Schadenstatistik darf nicht außer acht gelassen werden. Je weniger

nämlich der Versicherer über den genauen Verlauf der Autokasko-Versicherung unterrichtet ist, desto mehr wird er sich, bei der gegenwärtig geltenden lebhaften Konkurrenz auf dem Automobilversicherungsmarkte, zu höchst ungesunden Prämienunterbietungen bewegen lassen.

Ferner ist in tarifpolitischer Hinsicht die völlige Außerachtlassung des subjektiven Faktors von weittragender Bedeutung. Taugt der Automobillenker nicht, so wird auch das objektiv beste Risiko, das als solches zu tarifieren ist, zum schlechten Risiko. Im Interesse der Sanierung bzw. Hebung der Autokasko-Versicherung ist daher der subjektiven Risikoauslese größere Aufmerksamkeit zu schenken, als es bis dahin der Fall war.

Wo zerrüttete Marktverhältnisse herrschen und keine Verbandsbildung[2]) besteht, ist vielfach die Frage der Kartellbildung eine vitale. Sie kann aber im Einzelfall nur im Spiegel der obwaltenden Verhältnisse beurteilt werden.

Von großer Bedeutung ist auch eine fachtechnische Schulung und Disziplinierung des Akquisitionspersonals. Der fachtechnisch geschulte und psychologisch begabte Akquisiteur, der in der Lage ist, den Versicherungskandidaten von der Notwendigkeit und Nützlichkeit des Versicherungsabschlusses zu überzeugen, wird eher erfolgreicher sein und die Interessen des Versicherers besser wahren als der unkundige Vertreter, dessen Kunst bisweilen darin besteht, die Versicherungslustigen mehr zu überreden als zu überzeugen. Was der Akquisitions- bzw. Abschlußvertreter sät, wird die Gesellschaft bei Schadenereignissen zu ernten haben. Je mehr und zuverlässiger der Versicherungsnehmer beim Abschluß der Versicherung über die Tragweite des gedeckten Risikos unterrichtet ist, desto weniger dürften kostspielige Auseinandersetzungen und sogar Prozesse bei Schadenfällen zu erwarten sein. Hierin liegt nicht nur ein ökonomischer, sondern auch ein ethischer Wert.

---

[2]) Vgl. hierüber Spezieller Teil, § 4, S. 229 ff.

Der Automobilversicherer soll auch, nach Möglichkeit und je nach den Umständen, eine prophylaktische Tätigkeit entfalten. Mit entsprechenden Bedingungen und Vorschriften ist es ihm vielfach gegeben, auf den Versicherungsnehmer erzieherisch einzuwirken, das Interesse an die Erhaltung des versicherten Automobils in ihm zu wecken oder zu steigern. Erzieherisch wirken kann zum Beispiel die Einführung eines obligatorischen Selbstbehalts gegen entsprechenden Prämiennachlaß, ferner Gewährung von Rabatten bei schadenfreiem Verlauf oder bei der Anbringung von selbsttätigen Feuerlöschern. Direkt vorbeugende Maßnahmen wären beispielsweise die Vorschrift der obligatorischen Anbringung eines selbsttätigen Feuerlöschers, eines Kasko-Puffers usw.

Bei der Schadenregulierung spielt der Schadenbeamte eine bedeutende Rolle. Daher die Notwendigkeit einer strengen Auslese dieses Personals, der Heranziehung versicherungstechnisch orientierter Sachverständiger. Gewisse Reparaturwerkstätten sind, wie bereits erwähnt, etwa auch geneigt, mit dem Schadenfall nicht in Zusammenhang stehende Reparaturen und Verbesserungen vorzunehmen und sie zu Lasten des Versicherers in Rechnung zu stellen. Daher ist es bei Schadenfällen von gewisser Tragweite, womöglich eine sofortige Schadenfeststellung durch Sachverständige der Gesellschaft anzuordnen. Nach Beendigung der Reparatur lassen sich manche versicherungstechnisch wertvolle Momente zur genauen Erfassung des Schadens nicht mehr so leicht feststellen; so z. B. die Schadenursache, die detaillierten Reparaturkosten, der Zeitwert des Automobils und die Abzüge «neu für alt».

Die Schadenerhebung durch Akquisitionsvertreter ist, soweit tunlich, auszuschalten. Seine Schadenberichte würden nämlich nicht selten an der erforderlichen Objektivität mangeln, da er dabei in Versuchung kommen könnte, aus psychischen Ueberlegungen heraus, sich auf die Seite des Versicherungsnehmers zu stellen und die Interessen des Versicherers zu vernachlässigen.

Einen bei der Unwirtschaftlichkeit der Autokasko-Versicherung stark mitspielenden Faktor bilden sicher die sogenannten Kulanzentschädigungen. Tatsache ist, daß diese freiwilligen Entschädigungen für nicht bedingungsgemäß gedeckte Schadenfälle den Autokaskoversicherern große Summen kosten, die vom ökonomischen Standpunkt aus kaum zu verantworten sind. Solche Zugeständnisse mögen in einzelnen Fällen, wo sie geeignet sind, das Ansehen der Gesellschaft zu stärken, vom geschäftspolitischen Standpunkt aus zu verstehen sein, sind aber bei ihrer heutigen Verbreitung ein wirtschaftliches Uebel. Zudem ist noch zu bemerken, daß diese Kulanzentschädigungen nicht immer als freiwillige Leistungen der Gesellschaft betrachtet werden. Vom Versicherungsnehmer werden sie vielfach als Befriedigung gewohnheitsrechtlicher Forderungen aufgefaßt.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß unbedingt Mittel und Wege gesucht werden müssen, um die Autokasko-Versicherung, der vom privatwirtschaftlichen Standpunkt der Versicherungsunternehmung so große Bedeutung zukommt, wieder ertragsfähig zu machen. Denn es ist betriebswirtschaftlich verfehlt, wenn sich viele Versicherungsgesellschaften auf die Dauer damit zufrieden geben, die Verluste aus dem Autokasko-Versicherungsbetriebe, durch Gewinn aus dem Betriebe anderer Versicherungsformen, so z. B. der gewöhnlichen Unfall- und Haftpflichtversicherung, zu kompensieren. Eine solche Verlustüberwälzung könnte auf jeden Fall der Versicherte gewinnbringender Versicherungszweige auf lange Zeit nicht verstehen, und das mit Recht.

B. Die volkswirtschaftliche Bedeutung.

Wird durch die Autokasko-Versicherung der Versicherungsnehmer gegen zufälligen Vermögensbedarf infolge Beschädigung oder Totalverlusts des versicherten Automobils sicher gestellt, d. h. der objektive Besitzesverlust durch den Versicherer kompensiert, der gewissermaßen als Treu-

händer zu walten hat, so liegt darin die eigentliche tauschwirtschaftliche und volkswirtschaftliche Funktion der Autokasko-Versicherung.

Volkswirtschaflich betrachtet, wirken aber Kaskoschäden nicht ausschließlich zerstörend, sondern sie bringen einer großen Zahl Arbeiter und Unternehmer (Reparaturwerkstätten) wiederum Verdienstmöglichkeiten und beleben die Automobilindustrie. Im Jahre 1926 wurden z. B. in den Vereinigten Staaten 70,8 Millionen Dollars Kaskoschäden vergütet, und die Schweizer Gesellschaften hatten im gleichen Jahre in ihrem Gesamtgeschäft 5,3 Millionen Franken für Schadenzahlungen geleistet. Diese bedeutenden Beträge, die zur Wiederinstandstellung bzw. Wiederherstellung der versicherten Automobile aufgewendet wurden, mußten nicht dem freien Geldmarkte entzogen werden, sondern sie wurden aus dem vom Versicherer hierzu besonders gesammelten Vermögen geschöpft.

Innerhalb des Autokasko-Versicherungskomplexes kommt der Deckung des Diebstahlrisikos, des Verlustes des Automobils infolge Einbruchs oder Diebstahls, die geringste volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Abgesehen von den Fällen, in denen das Automobil nur als Mittel zu verbrecherischen Absichten gestohlen und dann in stark beschädigtem Zustande zurückgelassen oder sogar vernichtet wird, geht das Automobil beim gewöhnlichen Diebstahl nicht unter. Volkswirtschaftlich gesprochen, ist vielmehr bloß eine Handänderung eingetreten. Es ist sogar denkbar, daß die Volkswirtschaft daran gewinnen könnte. Ein Beispiel hierfür liefert der Fall in den Vereinigten Staaten, wo eine spezifische Automobil-Diebsbande zahlreiche Automobile stahl und sie in einer von ihr ins Leben gerufenen «angesehenen» Reparaturwerkstätte reparierte und aufgefrischt zu günstigen Preisen wieder absetzte.

Es ist auch nicht außer acht zu lassen, daß die Zahl der Kaskoschäden komprimiert werden könnte. Die primäre volkswirtschaftliche Funktion der Autokasko-Versicherung, der Versicherung überhaupt, kann aber nur darin be-

stehen, die unabwendbaren Schäden zu decken, d. h. die Schäden, deren Ursachen außerhalb der Einflußsphäre des Versicherungsnehmers liegen.

Volkswirtschaftlich wichtiger als die Deckung des eintretenden abwendbaren Schadens durch die Versicherung, ist dessen Vorbeugung. Nur dadurch wird ein Verlust an Nationalvermögen vermieden. Die Versicherung erfüllt nur dann ihre volkswirtschaftliche Aufgabe restlos, wenn sie nicht nur die versicherten Schäden ersetzt, sondern wenn sie auch deren Vorbeugung bzw. Bekämpfung nach Kräften fördert. Erst «wo diese Bestrebungen zu versagen anfangen, setzt ihre Tätigkeit so recht ein,» sagte Professor Emanuel Czuber in seinem am 9. Oktober 1911 an der Exportakademie in Wien gehaltenen Vortrag[3]) über die kulturelle Bedeutung des Versicherungswesens.

Von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung ist daher der Einfluß der Autokasko-Versicherung auf die Schadenverhütung und -unterdrückung. Er besteht entweder darin, daß der Versicherer durch Rabattgewährung oder sonstige Vergünstigungen auf den Versicherungsnehmer im Interesse der Sacherhaltung erzieherisch einwirkt, oder in höherem Maße noch darin, daß er schadenverhütende und unterdrückende Maßnahmen direkt vorschreibt, unter Androhung der Verwirkung oder Kürzung des Ersatzanspruchs. Hierher gehören unter anderem die Rabatte für die Anbringung von Kasko-Puffern, von selbsttätig wirkenden Feuerlöschern, von Sicherheitsvorrichtungen bzw. deren obligatorische Anwendung, ferner die Vergütung der mit der Minderung des Schadens verbundenen Kosten, sowie die Vorschriften betreffend die Rettungspflicht überhaupt.

Durch die Förderung des Abzahlungsgeschäfts gibt die Autokasko-Versicherung der neuesten Entwicklung, der Popularisierung des Automobilverkehrs, einen mächtigen

---

[3]) Abgedruckt in «Mitteilungen des österreichisch-ungarischen Verbandes der Privat-Versicherungs-Anstalten» neue Folge, 6. Bd., S. 169, a. a. O.

Impuls und fördert somit auch den Automobilbau, diesen entwicklungsfähigen Zweig der modernen Industrie. Die Automobilindustrie, der heute auch in England, Frankreich, Deutschland und Italien eine große volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt, steht in den Vereinigten Staaten an der Spitze aller Industriezweige.

Die volkswirtschaftlichen Nachteile der Autokasko-Versicherung spiegeln sich hauptsächlich in dem großen Spielraum, der dem Versicherungsbetrug gelassen wird, wider. Die Konjunkturschäden, d. h. die Totalverluste, die in Zeiten der Geldknappheit in Erscheinung treten, schließen beispielsweise auch zahlreiche Fälle vorsätzlicher Herbeiführung des versicherten Ereignisses ein. Es wäre aber falsch, wollte man in Zeiten niedriger Konjunktur die unverhältnismäßige Anschwellung der Schadensummen einzig betrügerischen Handlungen des Versicherungsnehmers zuschreiben. Die Geldknappheit wirkt auch indirekt, d. h. auf dem Wege der Instandhaltung des Automobils ungünstig auf den Schadenverlauf: Es werden Verbesserungen hinausgeschoben und Reparaturen, die nicht bedingungsgemäß gedeckt sind, nicht oder nur in sehr dringenden Fällen und so billig als möglich vorgenommen. Hierin liegt eine nicht zu unterschätzende Gefahr für die Autokasko-Versicherung. Indessen ist die Vorbeugung und Entlarvung versicherungsbetrügerischer Handlungen nicht hoch genug einzuschätzen; sie liegen im privatwirtschaftlichen Interesse sowohl des Versicherers als der interessierten Gefahrengemeinschaft und sind auch volkswirtschaftlich von großer Bedeutung.

SPEZIELLER TEIL.

I. Abschnitt.

Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen.

Vorbemerkung.

Die Versicherungsbedingungen bilden die Grundlage für das gegenseitige Rechtsverhältnis und müssen nach Versicherungsrecht dem Antragsteller vor Vertragsabschluß ausgehändigt werden. Dadurch, daß er im Antragformular oder in einer besonderen Empfangsbestätigung bescheinigt, die Versicherungsbedingungen erhalten zu haben, werden diese für ihn verbindlich. In der Praxis unterscheidet man zwischen Allgemeinen und Besonderen Versicherungsbedingungen.

Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen, die die typischen Bestimmungen über die Ordnung des Versicherungsverhältnisses enthalten, unter denen der Versicherer sich allgemein bereit erklärt, ein bestimmtes Risiko zu decken, werden einseitig vom Versicherer formuliert und dem Versicherungsnehmer in der Regel gedruckt vorgelegt. Der Inhalt der Allgemeinen Versicherungsbedingungen weicht oftmals von Gesellschaft zu Gesellschaft ab. Indessen hat der Einfluß der Aufsichtsbehörden und insbesondere der Verbandsbildung, wo solche bestehen, deren Vereinheitlichung nicht unwesentlich gefördert.

Aufsichtsrechtlich sind die Allgemeinen Versicherungsbedingungen genehmigungspflichtig und zählen zu den geschäftsplanmäßigen Grundlagen der Gesellschaft. Die Genehmigung der Aufsichtsbehörde hat jedoch keine materiellrechtliche Bedeutung und bindet im Streitfall den Richter in keiner Weise.

Die durch die Eigenart des zu versichernden Risikos bedingten Vertragsabreden werden im Einzelfall in den Besonderen Versicherungsbedingungen festgelegt. Hierzu gehört z. B. die Vereinbarung über besonsondere Sicherheitsvorkehren (Anbringung von Feuerlöschern, Kasko-Puffern, Sicherheitsvorrichtungen usw.), über Franchise bzw. Selbstbeteiligung des Versicherungsnehmers, über Klubrabatte, über Einschluß bestimmter Nebenrisiken und anderes mehr. Die Besonderen Versicherungsbedingungen spielen aber für unsere Untersuchung eine so untergeordnete Rolle, daß auf eine weitere Erörterung derselben verzichtet werden darf.

Obschon die Aufsichtsbehörden sich vorwiegend darauf beschränken, zu prüfen, ob die vorgelegten Allgemenien Versicherungsbedingungen mit den zwingenden Vorschriften des Versicherungsrechts in Einklang stehen, üben sie allgemein auch einen gewissen Einfluß auf die Gestaltung derselben in bezug auf nicht zwingende Bestimmungen aus. Das ist sicherlich, insbesondere im Hinblick auf die Bestrebungen einer Vereinheitlichung der Allgemeinen Versicherungsbedingungen, zu begrüßen. Dagegen sollten sich die Aufsichtsbehörden allgemein hüten, gesunden wirtschaftlichen Bedürfnissen Zwang anzutun, es sei denn, die Interessen der Versicherungsnehmer werden dadurch in irgendeiner Richtung verletzt.

In der Schweiz haben die Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Autokasko-Versicherung in den letzten Jahren insofern eine bedeutende Wandlung erfahren, als die Praxis der Schweizer Aufsichtsbehörde allmählich dahin tendierte, die Autokasko-Versicherung nicht mehr als Transportversicherungsart, sondern als einen besondern Versicherungszweig aufzufassen. In Uebereinstimmung mit dieser neuen Rechtsauffassung der Aufsichtsbehörde mußten in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen diejenigen Bestimmungen, die auf das Transportversicherungsrecht zugeschnitten waren, insbesondere die Vertragsabreden zuungunsten des Versicherungsnehmers, allmäh-

lich den entsprechenden allgemeinen Vorschriften der Schadenversicherung weichen.

Verschiedene Vorschriften allgemeiner Natur, die in den Versicherungsbedingungen aller Sachversicherungstypen wiederkehren, sollen im folgenden nur der Vollständigkeit halber kurz besprochen werden. Mehr als die von Gesetzes wegen vorgeschriebenen Bestimmungen interessieren uns für die vorliegende Untersuchung solche, die auf freier Entschließung des Versicherers beruhen.

§ 1.

Die Bestimmungen allgemeiner Natur.

A. Die Prämienzahlung.

Die Prämie für die erste Versicherungsperiode ist, wenn nicht anders vereinbart, mit dem Abschluß des Vertrags, jede folgende Prämie zu Beginn der jeweiligen Versicherungsperiode zu bezahlen[1]). Nach den Autokasko-Versicherungsbedingungen ist die erste Prämie (einschließlich Nebengebühren und Steuer) spätestens bei Aushändigung der Police zu entrichten.

Ist der Versicherungsnehmer mit der Zahlung der Folgeprämien in Verzug, so hat ihn der Versicherer auf seine Kosten und unter Androhung der Säumnisfolgen schriftlich aufzufordern, binnen vierzehn Tagen[2]) von der Absendung der Mahnung an gerechnet, Zahlung zu leisten. Bleibt die Mahnung ohne Erfolg, so ruht die Leistungspflicht des Versicherers vom Ablauf der Mahnfrist an[3]). Mit dem Eintritt des Verzuges fällt aber der Vertrag nicht dahin, sondern er ist zuungunsten des Versicherungsnehmers suspendiert. Nach fruchtlosem Ablauf der Mahn-

[1]) Vgl. VVG Art. 19; OeVVG § 23; DVV §§ 35 und 39.

[2]) Vgl. VVG Art. 20; ebenso DVV § 39; nach OeVVG § 29 hat die Nachfrist mindestens einen Monat zu betragen.

[3]) Vgl. VVG Art. 20, Abs. 3.

frist kann der Versicherer vom Vertrage zurücktreten[4]) oder binnen zwei Monaten[5]) die rückständige Prämie rechtlich einfordern. Sowohl nach schweizerischem als auch nach österreichischem Versicherungsvertragsrecht wird stillschweigende Kündigung des Versicherers angenommen, wenn innerhalb von zwei bzw. drei Monaten nach dem Fristablauf der Prämienanspruch nicht gerichtlich geltend gemacht wird. Die Leistungspflicht des Versicherers lebt wieder auf, wenn innerhalb der angegebenen Fristen eine solche gerichtliche Geltendmachung erfolgt.

B. Beginn und Dauer der Versicherung.

Mangels abweichender Vereinbarung beginnt die Versicherung mit der Einlösung der Police durch Zahlung der Prämie und der Nebenkosten. Eine solche Einlösungsklausel findet man sowohl in den schweizerischen als auch in den deutschen Autokasko-Versicherungsbedingungen vor. Diese letzteren enthalten meistens auch eine Bestimmung betreffend die vorläufige Deckungszusage. Der Inhalt der Police gilt als genehmigt nur bei deren widerspruchsloser Annahme durch den Versicherungsnehmer nach Ablauf von vier Wochen[6]).

Die Dauer der Autokasko-Versicherung, der Automobilversicherung überhaupt, ist in der Regel eine kurzfristige. Während sie in Nordamerika im Regelfall höchstens ein Jahr beträgt, kennt das europäische Festland u. a. noch drei- und fünfjährige Autokasko-Versicherungsverträge. Die Vertragsdauer kann von den Allgemeinen Versicherungsbedingungen naturgemäß nicht erfaßt werden;

---

[4]) Vgl. VVG Art. 21, Abs. 1 und Ostertag-Hiestand, Kommentar, Nota 3, S. 112. Ebenso steht dem Versicherer sofortiges Rücktrittsrecht zu nach OeVVG § 29, Abs. 2. Nach DVVG § 39 steht ihm kein Rücktritts-, sondern ein sofortiges Kündigungsrecht zu.

[5]) Nach OeVVG § 29, Abs. 2, binnen drei Monaten.

[6]) Vgl. VVG Art. 12. Nach DVVG § 5 nach Ablauf von einem Monat; ebenso nach OeVVG § 2.

sie wird vielmehr im Einzelfall in der Police selbst festgelegt, die bloß als Beweisurkunde zu gelten hat. Dagegen enthalten sowohl die schweizerischen als die deutschen und österreichischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen eine Klausel über die stillschweigende Erneuerung des Versicherungsvertrags. Die Abrede, daß der Vertrag mangels Kündigung als erneuert gelten soll, ist insoweit nichtig, als die Erneuerung für mehr als je ein Jahr ausbedungen wird[7]). Dieser zwingenden Vorschrift des Versicherungsvertragsgesetzes allgemein angepaßt sind auch die Erneuerungsklauseln der Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Wird nach schweizerischem Recht die Autokasko-Versicherung als Transportversicherungsart betrachtet, so ist diese Vorschrift nicht zwingend. In Anlehnung an diese Rechtsauffassung enthalten die Allgemeinen Versicherungsbedingungen der «Eidgenössischen» in Zürich bis 1927 eine Klausel, wonach die Autokaskopolice, mangels rechtzeitiger Kündigung, sich jeweils für die gleiche Zeitdauer stillschweigend erneuert.

In diesem Zusammenhang ist die Bestimmung betreffend die Möglichkeit einer Kündigung des Versicherungsverhältnisses vor Ablauf der vertraglichen Versicherungsdauer zu erwähnen, nämlich bei Eintritt eines Versicherungsfalls. Bei eingetretenen Teilschäden, für die Ersatz beansprucht wird, steht nach schweizerischem Recht jedem Kontrahenten das Recht zu, spätestens bei der Auszahlung der Entschädigung[8]) vom Vertrage zurückzutreten. Nach den Allgemeinen Versicherungsbedingungen des deutschen Auto-Kasko-Verbandes «kann im Schadenfalle Kündigung erfolgen, wenn der Versicherer dem Versicherungsnehmer gegenüber seine Verpflichtung zur Leistung der Entschädigung anerkannt oder die Leistung der fälligen Entschädigung verweigert hat. Diese Kündigung hat seitens der Gesellschaften mit einer Frist von einem Monat, seitens des

[7]) Vgl. VVG Art. 47; DVVG § 8. Nach OeVVG § 18 gilt die stillschweigende Erneuerung jeweilen höchstens für eine Versicherungsperiode.

[8]) VVG Art. 42, Abs. 1. Anders OeVVG § 61.

Versicherungsnehmers mit sofortiger Wirkung zu erfolgen. Das Kündigungsrecht erlischt, wenn es nicht innerhalb eines Monats vom Tage ab ausgeübt wird, an dem die Entschädigung gezahlt, die Ablehnung dem Versicherungsnehmer zugestellt, der Rechtsstreit durch Klagerücknahme, Anerkenntnis oder Vergleich beigelegt, das Urteil rechtskräftig geworden oder der Spruch der Kommission zugestellt ist.»

Tritt der Versicherer zurück, so erfolgt anteilige Prämienrückerstattung; tritt der Versicherungsnehmer zurück, so ist die Prämie für das laufende Versicherungsjahr verfallen. Dies sowohl nach den schweizerischen als nach den deutschen Allgemeinen Versicherungsbedingungen[9]).

Durch das allgemeine Kündigungsrecht bei Teilschäden werden die langfristigen Autokasko-Versicherungsverträge in tatsächlicher Hinsicht zu kurzfristigen gemacht, denn die Häufigkeit der Kaskoschäden ist eine außerordentlich große.

C. Gerichtsstand und Sachverständigen-Kommission.

Bei Streitigkeiten zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer handelt es sich vorwiegend darum, entweder zu entscheiden, ob eine Ersatzpflicht überhaupt besteht, oder aber die Höhe der Entschädigung festzustellen.

Der Gerichtsstand für Klagen aus dem Versicherungsvertrag gegen den Autokaskoversicherer ist allgemein am inländischen Wohnsitz des Versicherungsnehmers oder Anspruchsberechtigten. Darin stimmen sowohl die schweizerischen als die deutschen Allgemeinen Versicherungsbedingungen überein[10]). Diese Regelung bezüglich des Ge-

---

[9]) Anders nach OeVVG § 61, Abs. 4.

[10]) Nach der Gerichtsstandsklausel der österreichischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen «können Klagen gegen den Versicherungsnehmer auch bei dem Gerichte am Sitze des Gerichtshofes erster Instanz erhoben werden, in dessen Sprengel sich der Wohnsitz oder die gewerbliche Niederlassung oder das landwirtschaftliche Gut des Versicherungsnehmers befindet». Vgl. auch OeVVG § 12, Abs. 3.

richtsstands bedeutet für den Versicherungsnehmer eine große Erleichterung der Rechtsverfolgung.

Während Streitigkeiten über das Bestehen der Ersatzpflicht, sofern sie nicht gütlich beigelegt werden können, ausschließlich auf dem Prozeßwege auszutragen sind, sind Streitigkeiten über die Höhe der Entschädigung sowohl nach den schweizerischen als nach den deutschen Allgemeinen Versicherungsbedingungen endgültig durch eine Sachverständigen-Kommission zu entscheiden. Die Kommission besteht aus zwei Sachverständigen, von denen der eine von der Gesellschaft und der andere vom Versicherungsnehmer oder dessen Rechtsnachfolger ernannt wird. Einigen sich die beiden Sachverständigen über die Höhe der zu zahlenden Entschädigung nicht, so erfolgt die Entscheidung innerhalb der durch die Abschätzung der Sachverständigen gegebenen Grenzen durch einen von ihnen zu wählenden Obmann. So mehr nach den deutschen als den schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Nach dem Wortlaut der meisten schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen haben die Parteisachverständigen vor Aufnahme ihrer Funktion, und nicht erst bei Uneinigkeit, den dritten Sachverständigen als Obmann zu bestellen. Zu Sachverständigen und Obmännern dürfen nur technische Fachleute der Automobilbranche gewählt werden.

Einigen sich die Sachverständigen über die Bestellung des Obmanns nicht, so steht in der Regel dessen Ernennung den ordentlichen Gerichten zu. In den schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen wird auch nicht selten ausdrücklich vorgesehen, wem dieses Wahlrecht zusteht; so z. B. dem «am Schadenort zuständigen Gerichtspräsidenten» (Allgemeine Berner), dem «Gerichtspräsidenten des schweizerischen Domizils des Versicherten» (Waadtländische Versicherung a. G.) oder dem «Obergerichtspräsidenten des Kantons, in dem der Versicherungsnehmer wohnt» (Helvetia-Unfall).

Nach dem Wortlaut der Allgemeinen Versicherungsbedingungen hat die Kommission in der Regel auch über die Kosten des Sachverständigenverfahrens endgültig zu entscheiden. Von vereinzelten Gesellschaften wird dagegen deren Verteilung in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen ausdrücklich geregelt. Allgemein wird jeder Kontrahent die Kosten des von ihm ernannten Sachverständigen und die Hälfte der Kosten des Obmanns zu tragen haben. Selten findet man auch die Klausel vor, wonach die Kosten des Sachverständigenverfahrens von den Vertragsparteien zur Hälfte zu tragen sind. Diese Regelung ist u. E. nicht vorzuziehen, denn die Kosten der einzelnen Partei-Sachverständigen können unter Umständen so verschieden hoch sein, daß eine grundsätzliche Tragung der Gesamtkosten des Verfahrens zu gleichen Teilen nicht mehr billig wäre.

Bis 1927 findet man in den schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen vereinzelt noch die Bestimmung vor, daß, wenn eine Partei binnen bestimmter Frist (Waadtländische Versicherung z. B. acht Tagen) nach der an sie ergangenen Aufforderung, es versäumt hat, ihren Sachverständigen zu bestellen, die andere Partei berechtigt sei, auch dieses Kommissionsmitglied zu ernennen. Als «andere Partei» kommt wohl bloß die Gesellschaft in Betracht, denn es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß sie mit der Bestellung ihres Sachverständigen niemals in Verzug sein wird.

In den deutschen Allgemeinen Versicherungsbedingungen findet man meistens eine ähnliche Klausel folgenden Inhalts vor: «Sofern der Versicherungsnehmer oder dessen Rechtsnachfolger es versäumt, binnen zwei Wochen nach erfolgter Aufforderung den zu ernennenden Sachverständigen mittels eingeschriebenen Briefs der Gesellschaft namhaft zu machen, wird die Wahl auch dieses Kommissionsmitgliedes von der Gesellschaft rechtsgültig bewirkt.»

Diese Klausel ist zu weitgehend und für den Versicherungsnehmer sehr ungünstig. Sie ist auch auf ihre Zu-

lässigkeit hin zu prüfen, denn es ist nicht billig, daß sich der Versicherer in der Police vorbehält, die Mehrzahl derjenigen Personen zu bezeichnen, die entscheidende Elemente der Ansprüche des Versicherungsnehmers festzustellen haben. Bei Weigerung des Versicherungsnehmers, sein Kommissionsmitglied zu bestellen, hat es doch der Versicherer in der Hand, vom ordentlichen Richter die Schadenfeststellung zu verlangen oder auf Bestellung zu klagen und durch den Richter den Schätzer der Gegenpartei bezeichnen zu lassen[11]). In dem Urteil vom 30. November 1900 hat das schweizerische Bundesgericht auch erkannt, daß die Schiedsmannklausel, wonach eine Partei befugt ist, die Mehrheit der Schiedsmänner zu ernennen, unsittlich und daher gemäß Art. 17 OR ungültig sei[12]).

Das Sachverständigenverfahren hat auch im Dienste der Autokasko-Versicherung bzw. Automobilversicherung eine internationale Bedeutung erlangt. Hierauf bezügliche Bestimmungen enthalten u. a. neben den bereits erwähnten noch die nordamerikanischen, die englischen, die französischen und die österreichischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen.

D. Die Handänderung.

Bis 1926 findet man in den schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen meistens eine Klausel vor, wonach beim Besitzwechsel des versicherten Automobils der Versicherungsnehmer entweder die Aufhebung der Versicherung, oder im Einverständnis mit dem Erwerber, deren Uebertragung auf den letzteren beantragen kann. Heute ist dagegen die Handänderungsklausel durchweg den zwingenden Vorschriften von Art. 54 VVG angepaßt. Danach hat der Versicherungsnehmer den Uebergang seiner Police auf den Erwerber nicht zu beantragen, sondern der

---

[11]) Vgl. Ostertag-Hiestand, Kommentar, Art. 67, Note 6.
[12]) Vgl. SVA I, Nr. 71.

Uebergang erfolgt von Rechts wegen. Die Versicherung geht auch dann auf den Erwerber über, wenn dieser vom Bestehen der Versicherung keine Kenntnis hatte.

Geht die Versicherung ipso jure auf den Erwerber über, so kann dem Versicherer die Haftung gegenüber dem Erwerber bis zum Ablauf des Versicherungsvertrags nicht zugemutet werden, namentlich dann nicht, wenn durch die Handänderung eine Gefahrerhöhung eingetreten ist. Nach Art. 54, Abs. 3, VVG steht dem Versicherer das Recht zu, binnen vierzehn Tagen, nachdem er von der Handänderung Kenntnis erhalten hat, vom Vetrage zurückzutreten. Seine Haftung erlischt dann mit dem Ablaufe von vier Wochen, nachdem er dem Erwerber den Rücktritt schriftlich angezeigt hat.

Auch der Erwerber kann unter Umständen kein Interesse haben, an den vom Versicherungsnehmer abgeschlossenen Vertrag gebunden zu sein. Art. 54, Abs. 4, Ziffer 2, VVG gibt ihm das Recht, binnen vierzehn Tagen nach erfolgter Handänderung den Uebergang der Versicherung dem Versicherer gegenüber schriftlich abzulehnen.

Tritt der Versicherer vom Vertrage zurück, so muß er dem Erwerber die auf die nicht abgelaufene Versicherungszeit entfallende Prämie zurückerstatten (Art. 54, Abs. 3, VVG). Beim Rücktritt des Erwerbers haftet dem Versicherer für die zur Zeit der Handänderung fällige Prämie neben dem Erwerber auch der bisherige Eigentümer (Art. 54, Abs. 2, VVG). Da die Haftung eine solidarische ist, ist der Versicherer berechtigt, sich für die ganze fällige Prämie an den alten Versicherungsnehmer zu halten. Veräußerer und Erwerber haften untereinander im Zweifel nach dem Verhältnis der Besitzzeit[13]).

Es ist nicht ohne weiteres klar, ob eine vertragliche Aufhebung des gesetzlichen Uebergangs der Versicherung als eine mit Art. 54 VVG in Widerspruch stehende Aenderung zuungunsten des Versicherungsnehmers zu betrachten

[13]) Vgl. Ostertag-Hiestand, Kommentar, Art. 54, Note 8.

sei. Von der Rechtssprechung wird dies zwar allgemein bejaht[14]).

Die entscheidende Frage ist aber die, ob Art. 54 VVG auch für die Autokasko-Versicherung zwingend ist. Diese Frage, die eine richterliche Beurteilung bis jetzt nicht gefunden hat, müssen wir, in Uebereinstimmung mit dem im dritten Paragraphen dieser Arbeit Gesagten[15]), grundsätzlich verneinen. Die Autokasko-Versicherung ist eine Transportversicherungsart, auf die Art. 98, Abs. 1, VVG keine Anwendung findet; folglich kann auch Art. 54 VVG für sie nicht zwingend sein[16]).

Eine Handänderungs- oder Besitzwechsel-Klausel ist in den deutschen Allgemeinen Versicherungsbedingungen nicht enthalten[17]), wohl aber u. a. in den österreichischen[18]), belgischen, französischen, italienischen und schwedischen Bedingungen. Nach diesen Klauseln ist beim Besitzwechsel des versicherten Automobils das Versicherungsverhältnis als erloschen zu betrachten. Nach der französischen und vielfach auch nach der italienischen Klausel wird aber der Versicherungsnehmer vertraglich gehalten, vom Erwerber die Uebertragung der Police unterzeichnen zu lassen, bei Strafe der Zahlung einer neuen vollen Jahresprämie als Schadenersatz.

---

[14]) Vgl. Ostertag-Hiestand, Kommentar, Art. 54, Note 6.

[15]) S. 57 ff.

[16]) Auch nach Ostertag-Hiestand, Kommentar, wird die Zugehörigkeit der Autokasko-Versicherung zur Transportversicherung bejaht. Vgl. Art. 33, Note 2e.

[17]) Vgl. dagegen DVVG §§ 69 bis 73.

[18]) Vgl. auch OeVVG § 67.

§ 2.

Die besonderen Bestimmungen.

A. Der Umfang der Versicherung.

Die Bestimmungen über den Umfang der Versicherung bilden einen integrierenden Teil aller Allgemeinen Versicherungsbedingungen und weisen, was die reine Kaskoversicherung anbelangt, eine gewisse internationale Uebereinstimmung auf.

Der Umfang des Autokasko-Versicherungsschutzes kann in den Allgemeinen und den Besonderen Versicherungsbedingungen unmöglich erschöpfend umschrieben werden, noch wäre dies zweckdienlich. Positiv wird in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen eigentlich bloß der Rahmen der Haftung des Versicherers gezeichnet; durch die Ausschlußbestimmungen, die negative Umschreibung des Risikos, wird dann der Umfang der Versicherung präzisiert.

1. Die positive Umschreibung.

a) Die eigentlichen Kaskoschäden.

Die Versicherung umfaßt alle Schäden, die dem versicherten Automobil durch Unfall, d. h. durch ein unmittelbar von außen her plötzlich mit mechanischer Gewalt einwirkendes Ereignis, zustoßen. Diese Umschreibung des Unfallschadens der Autokasko-Versicherung, des reinen Kaskoschadens, ist eine international orientierte und kommt inhaltlich in den meisten Allgemeinen Versicherungsbedingungen vor. Was hie und da hinzugefügt wird, hat nur illustrierenden Charakter.

Das Wort «plötzlich» ist in der Unfalldefinition von bestimmendem Einfluß. Es charakterisiert den Unfallschaden in der Weise, daß reine Bruch-, Betriebs-, Brems- und Verschleißschäden unter keinen Umständen unter den versicherungstechnischen Begriff «Unfall» gebracht werden

können. Feder- oder Achsenbrüche entstehen nicht durch plötzliche von außen her einwirkende Gewalt; die betreffenden Teile sind vielmehr während einer gewissen Zeitspanne Druck, Stößen und Verwindungen ausgesetzt.

Wo dies nicht ausdrücklich hervorgehoben wird, ist nicht ohne weiteres klar, ob nach der Unfalldefinition die Schäden durch Umschlagen des Automobils als bedingungsgemäß gedeckt zu betrachten sind.

Diese Frage hat besonders in den Vereinigten Staaten oft zu Streitigkeiten Anlaß gegeben. Das aber nicht zuletzt, weil dort in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen vorwiegend der Begriff accidental collision (zufälliger Zusammenstoß) dem kontinental-europäischen Ausdruck Unfallschaden, der mit dem englischen Begriff accidental damage (zufälliger Schaden) übereinstimmt, entgegengestellt wird. In der Rechtsprechung einiger Unionsstaaten ist verschiedentlich angenommen worden, das Umschlagen des Automobils, d. h. die bloße Berührung des Wagens mit der Erde stelle keinen bedingungsgemäß gedeckten Zusammenstoß dar[1]). In den meisten Staaten wird indessen das Umschlagen des Automobils in Judikatur und Praxis als eine ersatzpflichtige «accidental collision with any other object» betrachtet[2]). Zudem tendiert man sowohl in den Vereinigten Staaten als auch in Kanada immer mehr dahin, das Umschlagen (upset) des Automobils ausdrücklich in die Versicherung einzuschließen und spricht dann in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen vorwiegend von accidental collision and upset (Zusammenstoß und Umschlagen).

Auch das preußische Kammergericht hat in seinem Urteil vom 25. November 1925 das Vorliegen eines Unfallschadens beim bloßen Umsturz des versicherten Automobils verneint, indem es ausführt: «Das scharfe Umwenden des eigenen Wagens durch den Kläger und das dadurch verur-

[1]) Vgl. Isaac in DVZ 1926, S. 102.

[2]) Vgl. Martinoli, Automobilversicherung in den Vereinigten Staaten. WVZ, Bd. 28, Heft 3, S. 272.

sachte Umstürzen des verunglückten Automobils kann auch nicht als ein von außen mit mechanischer Gewalt einwirkendes Ereignis betrachtet werden. Es gehört vielmehr zu den inneren Betriebsvorgängen und ist daher nur dann beachtlich, wenn durch Konstruktions- oder Materialfehler eine Beschädigung des Kraftwagens herbeigeführt wird[3]).»

Die vertragliche Deckung der Schäden durch Umschlagen des Automobils ist unter andern auch in den französischen und belgischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen ausdrücklich vorgesehen. In den meisten Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Schweiz wird das Umschlagen des Automobils, neben andern Gefahrtatsachen als erläuterndes Beispiel eines Unfallereignisses hervorgehoben.

Der auf mangelhafte Bauart oder fehlerhaftes Material zurückzuführende Kaskoschaden (Unfallschaden) gilt als in die Versicherung allgemein eingeschlossen und zwar auch dann, wenn der Einschluß nicht besonders vereinbart ist. Die internationale Gerichtspraxis tendiert nämlich dahin, den Kaskoversicherer für die, nach der allgemeinen Unfalldefinition, aus den von der Versicherung grundsätzlich ausgeschlossenen Bruchschäden sich ergebenden weiteren Beschädigungen haftbar zu machen[4]). Fährt ein Automobil infolge von Bruch gegen einen Baum und wird dadurch beschädigt oder zertrümmert, so kann nicht in Abrede gestellt werden, daß der Schaden durch ein von außen her plötzlich auf das Automobil einwirkendes Ereignis herbeigeführt worden sei[5]). Die unmittelbare Ursache ist hier das Anfahren an den Baum, bei dem sämtliche Merkmale des Unfalls gegeben sind. Dabei ist für die Beurteilung der Ersatzpflicht der Gesellschaft unerheblich, ob die mittelbare Ursache des Ereignisses in schlechter Füh-

---

[3]) Vgl. JR 1926, S. 9, und 1927, S. 283.

[4]) Vgl. auch weiter oben S. 32 f.

[5]) Vgl. Urteil des Reichsgerichts vom 26. Januar 1926 (VerAfP 1926, S. 62 f.).

rung, im Versagen der Steuerung und dergleichen zu suchen ist[6]). Will der Versicherer, neben den reinen Bruchschäden, auch diese Bruch-Folgeschäden ausschließen, so hat er dies in den Allgemeinen oder Besonderen Versicherungsbedingungen klar zum Ausdruck zu bringen.

Meistens ist in die Versicherung ausdrücklich eingeschlossen die mut- und böswillige Beschädigung des Automobils durch dritte betriebsfremde Personen. Diese Schäden sind aber grundsätzlich den Unfallschäden gleichzustellen und gelten auch dann als gedeckt, wenn eine bezügliche Einschlußklausel in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen fehlt.

Eine weitere wichtige Bestimmung ist die betreffend den Einschluß des Diebstahlrisikos. Nach deren Wortlaut erstreckt sich die Versicherung in der Regel auf den Diebstahl des versicherten Automobils oder einzelner fest damit verbundener Teile oder unter Verschluß darin befindliche Werkzeuge, Reserve- oder Zubehörteile; auf den Diebstahl von Pneumatiks oder Gummireifen jedoch nur dann, wenn diese auch sonst mitversichert sind. Raub wird dem Diebstahl gleichgestellt: so ausdrücklich in den deutschen, österreichischen und nordamerikanischen, selten in den schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Dem Diebstahl gleich erachtet wird nicht selten auch die Veruntreuung des versicherten Automobils. In den Vereinigten Staaten hat der oberste Gerichtshof von Kansas in seinen Entscheidungen den Unterschied zwischen Diebstahl (theft, larceny) und Veruntreuung (embezzlement) überhaupt verwischt[7]). In der Schweiz ist die Veruntreuung dagegen meistens von der Versicherung ausdrücklich ausgeschlossen. Nach den Allgemeinen Versicherungsbedingungen der dem deutschen Auto-Kasko-Verband angeschlossenen Gesellschaften gilt die Unterschlagung des ganzen Automo-

[6]) Vgl. auch Urteil des Oberlandesgerichts Königsberg vom 14. Oktober 1927 (JR 1927, S. 366).

[7]) Vgl. Ryder, Automobile Insurance, Chicago und New York 1924, S. 16 f.

bils als von der Versicherung allgemein gedeckt, «es sei denn, daß die Unterschlagung durch denjenigen begangen ist, an den der Versicherungsnehmer das Fahrzeug unter Eigentumsvorbehalt veräußert hat».

b) Die zusätzliche Deckung.

Nur bei besonderer Vereinbarung haftet in der Regel der Kaskoversicherer für Schäden durch Feuer, Explosion und Kurzschluß. Hierauf bezüglich enthalten die schweizerischen Bedingungen bis in die neueste Zeit hinein meistens auch eine Klausel folgenden Inhalts: «Besteht für diese Schäden eine andere Versicherung, so geht sie der gegenwärtigen Versicherung vor.» Da die schweizerische Aufsichtsbehörde die Autokasko-Versicherung als besondern Versicherungszweig betrachtet, so ist es verständlich, wenn sie heute diese Klausel nicht mehr zuläßt, denn diese muß in Anlehnung an ihre Rechtsauffassung als gegen die zwingende Bestimmung des Art. 71, Abs. 1, VVG verstoßend betrachtet werden. Ist aber die Autokasko-Versicherung privatrechtlich eine Transportversicherungsart, so ist die Subsidiärklausel[8]) zulässig, denn bei der Transportversicherung kann von der zwingenden Vorschrift von Art. 71, Abs. 1, VVG über die Doppelversicherung gültig derogiert werden (Art. 97, Abs. 2, VVG)[9]).

Schäden an Pneumatik's und Gummireifen sind grundsätzlich nur soweit ersatzpflichtig, als sie durch ein Ereignis herbeigeführt werden, das gleichzeitig sonstige bedingungsgemäß gedeckte Schäden verursacht; so nach den schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Nach den deutschen und den österreichischen Bedingungen werden Beschädigungen an der Bereifung nur dann ersetzt, wenn sie infolge eines die Ersatzpflicht des Versicherers begründenden Schadens am Automobil selbst entstehen.

---

[8]) Vgl. Josef, Schutz durch mittelbare Versicherung, in WVZ, Bd. 12, S. 778 ff., und Blumhardt, Doppelversicherung und mittelbare Versicherung, in ORev 1914, S. 37 f.

[9]) Vgl. auch SVA V., Nr. 238.

Eine ähnliche Klausel enthalten meist auch die englischen und die nordamerikanischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen.

Vom Einschluß anderer Kasko-Nebenrisiken, besonders der Reiseeffektenversicherung, ist in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen selten die Rede. Das Reiseeffektenrisiko wird auf besondern Antrag hin und gegen entsprechenden Prämienzuschlag allgemein gedeckt; dessen Einschluß wird in den Besonderen Versicherungsbedingungen festgelegt. Aehnliches gilt auch für die übrigen Nebenrisiken; so unter anderm für das Aufruhr- und in den Vereinigten Staaten das Tornadorisiko, sofern sie von der Versicherung nicht ausdrücklich ausgeschlossen sind.

c) Die örtliche Geltung.

Die Bestimmung über den örtlichen Geltungsbereich der Versicherung bildet einen eisernen Bestandteil der Allgemeinen Versicherungsbedingungen und ist bei der heutigen internationalen Entwicklung des Automobilverkehrs von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Die örtliche Geltung der Versicherung ist von Land zu Land verschieden.

In der Schweiz gilt die Versicherung meistens auf dem europäischen Festlande ohne Sowjet-Union und Balkanstaaten; selten auch auf Großbritannien. Der Ausschluß der Sowjet-Union und der Balkanstaaten dürfte aber praktisch von keiner großen Bedeutung sein, da ein Bedürfnis nach Ausdehnung der örtlichen Gültigkeit der Versicherung auf diese Staaten kaum vorliegt.

Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen der übrigen europäischen Staaten enthalten, mit Ausnahme von Oesterreich, durchweg eine engere Gültigkeitsklausel. Nach den österreichischen Bedingungen erstreckt sich die Versicherung «auf Schäden innerhalb Europas mit Ausnahme der Vereinigten Sowjet-Republiken, sowie der südlich und südöstlich der Grenze der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie gelegenen Gebietsteile der Balkanländer». In Deutschland gilt die Versicherung in der Regel für das Deut-

sche Reich, Deutsch-Oesterreich und die früher zum Deutschen Reich gehörigen Teile östlich der Elbe. In den skandinavischen Ländern und in Dänemark ist der Geltungsbereich auf dieses Gebiet und im englischen Königreich auf Großbritannien und Irland beschränkt. Nach den französischen Bedingungen erstreckt sich die Versicherung meistens auf lolgende Länder: Frankreich (inklusive Algerien, Tunesien und französisches Marokko), Belgien, Holland, Luxemburg, Spanien, Italien, Monaco und die Schweiz. Derselbe Geltungsbereich, ohne das afrikanische Gebiet und mit dessen Erweiterung auf Deutschland und Großbritannien ist in der Regel auch für Belgien maßgebend.

In Nordamerika ist die zuschlagsfreie örtliche Geltung der Automobilversicherung auf das kontinentale Gebiet der Vereinigten Staaten und Kanada begrenzt.

Allgemein kann die territoriale Geltung der Versicherung durch besondere Vereinbarung (und Entrichtung einer entsprechenden Zuschlagsprämie) auch auf andere Gebiete ausgedehnt werden.

2. Die Ausschlußbestimmungen.

(Negative Umschreibung.)

Eine erschöpfende vertragliche Umschreibung der Gefahr wird von Gesetzes wegen nicht gefordert; dies wäre auch, wie bereits hingewiesen, weder gut möglich noch zweckmäßig. Nach Art. 33 VVG hat der Versicherer für alle Ereignisse einzustehen, die die Merkmale der versicherten Gefahr an sich tragen, «es sei denn, daß der Vertrag einzelne Ereignisse in bestimmter, unzweideutiger Fassung von der Versicherung ausschließt». Dieser Grundsatz entspricht der heute herrschenden Versicherungswissenschaft[10]).

Der Kaskoversicherer, der Versicherer schlechthin, ist durchweg nicht gewillt, die Gefahr als solche zu übernehmen. Daher keine Allgemeinen Versicherungsbedingungen

[10]) Vgl. Roelli, Kommentar, Art. 33, Anm. 1, S. 373.

ohne Ausschlußbestimmungen. Diese gefahrbeschränkenden Abreden, wie die Allgemeinen Versicherungsbedingungen überhaupt, sind grundsätzlich im gewöhnlichen, gemeinverständlichen Sprachgebrauch abzufassen, da bei deren Würdigung von diesem Gesichtswinkel und nicht von der fachwissenschaftlichen Terminologie auszugehen ist. Unbestimmte oder unklare Ausschlußklauseln sind zuungunsten des Versicherers auszulegen[11]).

a) Schäden infolge außergewöhnlicher Ereignisse.

Infolge ganz ungewöhnlicher Ereignisse entstehende Schäden scheiden im allgemeinen von vornherein von dem vom Versicherer übernommenen Gefahrenkomplex aus. Mit Rücksicht darauf, daß in dieser Hinsicht wohl keine sicheren Grenzlinien bestehen, findet sich in den europäischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen meistens eine dahinzielende Ausschlußklausel vor. Danach hat der Versicherer für Schäden nicht zu haften, die durch Erdbeben, Aufruhr, bürgerliche Unruhen und Kriegsereignisse entstehen. So unter andern nach den deutschen, österreichischen, schwedischen, französischen, belgischen und englischen Bedingungen. In den deutschen Allgemeinen Versicherungsbedingungen spricht man zudem noch von Verfügungen von hoher Hand, in den schwedischen, in den französischen und in den schweizerischen (diese letztern enthalten vorwiegend keine Erdbebenklausel) von Requisition zu militärischen Zwecken. Die schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Zürich-Unfall enthalten überhaupt keine solche Ausschlußklausel.

Selten wird in dieser Ausschlußklausel auch die Plünderung besonders erwähnt, so z. B. bei der Schweizerischen National in Basel. Im Gegensatz zu den durch Krieg und kriegsähnliche Zustände[12]) verursachten Schäden

[11]) Vgl. Roelli, Kommentar, Art. 33, Anm. 6, S. 392 f.
[12]) Vgl. Roelli, Kommentar, Art. 33, Anm. 7, S. 395.

dürften Plünderungsschäden nicht ohne weiteres als von der Versicherung ausgeschlossen gelten.

b) Schäden bei aktiver Beteiligung an Wett- und Rennfahrten.

Die Ausschlußklausel betreffend die Schäden, die während der aktiven Teilnahme des versicherten Automobils an Wett- und Rennfahrten entstehen, ist eine rein international orientierte. Man findet sie meist mit wenigen unbedeutenden formellen Abweichungen in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen aller Länder vor. Danach hat der Kaskoversicherer für Schäden grundsätzlich nicht zu haften, die gelegentlich der Verwendung des Automobils bei Preis-, Renn- und Wettfahrten entstehen. Diesen grundsätzlich gleichgestellt werden die Trainingsfahrten auf der Rennstrecke. Hat aber demnach die Gesellschaft für Schäden bei Trainingsfahrten außerhalb der Rennstrecke zu haften? Nach dem Wortlaut der Allgemeinen Versicherungsbedingungen der meisten Gesellschaften könnte dies angenommen werden. Weniger aber, wenn von der Versicherung Schäden vertraglich ausgeschlossen sind, «die sich bei der aktiven Teilnahme an Wett- und Rennfahrten, sowie bei den zugehörigen Versuchsfahrten ereignen,» wovon seltenerweise in der Ausschlußklausel der Waadtländischen Versicherung in Lausanne die Rede ist. Aber auch hier könnte vielleicht über den Begriff der Zugehörigkeit der Versuchsfahrt gestritten werden. Das Oberlandesgericht Hamm hat in seiner Entscheidung vom 7. Mai 1928 angenommen, daß eine Vorbereitung auch dann vorliegt, wenn der zum Rennen bestimmte Wagen von einer anderen Person und auf einer anderen Strecke zur Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit erprobt wird (Praxis des Versicherungsrechts, Beiblatt zu VGW, 1928, S. 175).

Unter den von der Versicherung ausgeschlossenen Preis-, Renn- und Wettfahrten sind (auch wenn dies nicht besonders hervorgehoben ist) nur diejenigen Fahrten

zu verstehen, bei denen es auf Erzielung einer Höchst- oder Durchschnittsgeschwindigkeit oder Erprobung der Zuverlässigkeit ankommt. Diese Einengung der in Frage stehenden gefahrbeschränkenden Klausel entspricht einem in Sportkreisen lebhaft empfundenen Versicherungsbedürfnis und ist auch vom geschäftspolitischen Standpunkt aus anerkennenswert.

c) Schäden infolge von Witterungs- und Temperatureinflüssen.

Unter den durch Witterungs- und Temperatureinflüsse entstehenden Schäden sind die Rost-, insbesondere aber die Frostschäden die wichtigsten.

Die bedeutendsten unter den Frostschäden sind die am Motor oder am Kühler infolge Einfrierens des Kühlwassers entstehenden Schäden. Durch die Kühlvorrichtung wird nämlich das in den Wassermänteln (zum Schutze der Zylinder vor Ueberhitzung) zirkulierende Wasser, das bei der Berührung mit der Zylinderwandung erwärmt wird, wieder abgekühlt. Wie das Kühlwasser beim Fahren zu heiß werden kann (was dem Automobilführer durch das Kühlwasserthermometer und entsprechende Warnvorrichtung wahrnehmbar gemacht wird), so kann es im Winter, bei Untertemperatur und langem Stillstehen des Motors, auch gefrieren. Das hat oft eine Beschädigung der Zylinder und der Kühlvorrichtung zur Folge. Der ausdrückliche vertragliche Ausschluß dieser Schäden ist nur in vereinzelten Ländern üblich. Eine dahinzielende Bestimmung findet sich selten in den deutschen, stets aber in den schweizerischen und in den österreichischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen vor. Die österreichische Klausel, sowie die Klausel der Helvetia-Unfall in Zürich, beziehen sich aber nicht auf diese (darin nur deklarativ erwähnten) Schäden allein, sondern vielmehr auf die durch Witterungs- und Temperatureinflüsse entstehenden Schäden überhaupt.

Kritisch ist zu sagen, daß diese Schäden bei Anwendung der allgemein üblichen Sorgfalt zum größten Teil verhütet und daher, wenn man von der Autoleben-Versicherung absieht, nicht gut als versicherbare Elemente betrachtet werden können. Deren Deckung könnte allenfalls höchstens in Verbindung mit der Bruchschadenversicherung stattfinden, dürfte aber eine Steigerung der Unachtsamkeit des Versicherungsnehmers zur Folge haben. Andererseits kommt der bezüglichen Ausschlußklausel keine grundsätzliche Bedeutung zu. Sie hat auch keinen gefahrbeschränkenden, sondern bloß deklarativen Charakter, denn die Schäden durch Witterungs- und Temperatureinflüsse überhaupt, scheiden u. E. zum vornherein aus dem Autokasko-Gefahrenkomplex aus, da sie die Merkmale des versicherungstechnischen Begriffs «Kaskounfall» nicht tragen.

d) Maschinen-, Bruch-, Betriebs- und Bremsschäden.

Vom internationalen Standpunkt aus gelten Maschinen-, Bruch-, Betriebs- und Bremsschäden als von der reinen Kaskoversicherung grundsätzlich ausgeschlossen und zwar auch dann, wenn die Versicherungsbedingungen eine entsprechende Ausschlußbestimmung nicht enthalten[13]). Dabei findet man bloß in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen vereinzelter Länder eine solche Klausel vor, so unter andern in Deutschland, Oesterreich, England und zum Teil auch in der Schweiz. In Nordamerika ist dagegen ein vertraglicher Ausschluß der Bruchschäden (mechanical breakdown), die dort überhaupt nicht mitversichert werden können, nicht üblich.

Im allgemeinen scheint uns der positive vertragliche Ausschluß der Bruchschäden empfehlenswert, damit hierauf bezüglich keine Zweifel entstehen können.

Bruch-Folgeschäden sind von der Versicherung nur dann ausgeschlossen, wenn dies besonders vereinbart ist.

[13]) Vgl. auch weiter oben S. 32 ff. und S. 169 f.

Eine solche vertragliche Einengung des Kasko-Unfallbegriffs ist jedoch nicht üblich. Eine hierauf bezügliche Ausschlußklausel wäre übrigens nicht genügend wirksam, denn es dürfte dem Versicherer meistens schwer fallen, den Beweis zu erbringen, daß die mittelbare Ursache des Unfalls ein Bruch- oder Abnutzungsschaden gewesen sei.

B. Die Obliegenheiten des Versicherungsnehmers im Schadenfall.

1. Rettungspflicht.

Beim Eintritt des Versicherungsfalls ist der Versicherungsnehmer verpflichtet, alles zu tun, was zur Aufklärung des Tatbestandes und zur Minderung des Schadens dienen kann und er hat dabei die Weisungen der Gesellschaft zu befolgen. So nach dem Wortlaut der deutschen und ähnlich nach den österreichischen und den schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Eine entsprechende Klausel findet sich stets auch in den Bedingungen der Vereinigten Staaten vor, durchaus selten aber in denjenigen der übrigen Länder.

Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen können auch eine Abwendung des Schadens schon für die Zeit vor dem Eintritt des Versicherungsfalls vorschreiben[14]). Die neuesten Allgemeinen Versicherungsbedingungen Oesterreichs enthalten folgende auf Schadenverhütung gerichtete Klausel: «Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß sich das Fahrzeug in allen seinen Teilen in technisch einwandfreiem betriebssicherem Zustande befinde, daß es sorgfältig gewartet, verwahrt und instandgehalten werde und daß alle behördlichen Sicherheitsvorschriften beobachtet werden.»

Wenn der Versicherungsnehmer es vor dem Versicherungsfall an der verkehrsüblichen Sorgfalt nicht fehlen lassen darf, so kann ihm nach Treu und Glauben auch zugemutet werden, daß er beim Eintritt des Versicherungsfalls

[14]) Vgl. Ostertag-Hiestand, Kommentar, Art. 61, Note 2.

tunlichst für die Abwendung und Minderung des Schadens nach Kräften sorge. Die Rettungspflicht ist übrigens eine gesetzliche Pflicht[15]), die der Versicherungsnehmer auch dann zu erfüllen hat, wenn sie vertraglich nicht besonders vereinbart ist. Immerhin ist eine die gesetzliche Bestimmung über die Rettungspflicht (sei es wörtlich, inhaltlich oder nach verschiedenen Richtungen hin ergänzt) wiedergebende vertragliche Klausel nur zu begrüßen.

Was der Versicherungsnehmer im einzelnen konkreten Fall genau zu tun hat, kann auch vertraglich unmöglich festgelegt werden. Bei Beschädigung des Automobils wird er insbesondere für dessen Sicherung und Erhaltung, d. h. für dessen baldige Bergung in einem sichern, verschließbaren Raum zu sorgen haben. Ist der Schaden durch einen Dritten verursacht worden, so hat sich der Versicherungsnehmer, neben der Feststellung des Tatbestandes um die Ermittlung des Täters nach Kräften zu bemühen. Beim Diebstahl des versicherten Automobils hat er unverzüglich auch die zuständige Polizeibehörde zu benachrichtigen; so auch nach dem ausdrücklichen Wortlaut der französischen, der belgischen, der österreichischen, der nordamerikanischen und teils auch der schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Die Pflicht zur Verständigung der örtlichen Polizeibehörde wird selten nach dem schweizerischen, stets aber nach den deutschen und österreichischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen auf die Brandschäden erweitert.

Jedenfalls darf der Versicherungsnehmer nicht weniger tun, als er tun würde, wenn er nicht versichert wäre; unter Umständen liegt ihm eher eine größere Sorgfaltspflicht ob. Bei schuldhafter Verletzung der Rettungspflicht ist der Versicherer berechtigt, die Entschädigung um den Betrag zu kürzen, um den sie sich bei Erfüllung jener Pflicht vermindert hätte[16]). Die vertragliche Verknüpfung

---

[15]) Vgl. VVG Art. 61; DVVG § 62 und OeVVG § 56.

[16]) Vgl. VVG Art. 61, Abs. 2.

der Verwirkung des Versicherungsanspruchs an die Verletzung der Rettungspflicht ist zulässig und vielfach üblich; doch tritt diese Rechtsfolge nur ein, wenn schuldhafte[17]) bzw. auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit[18]) des Versicherungsnehmers beruhende Pflichtverletzung vorliegt.

Aufwendungen, die der Versicherungsnehmer in Erfüllung der ihm obliegenden Rettungspflicht macht, sind vom Versicherer auch dann zu ersetzen, wenn die Rettungsmaßnahmen erfolglos geblieben sind und wenn die Rettungskosten und der Schadenersatz zusammen die Versicherungssumme übersteigen. Dies insoweit als der Versicherungsnehmer die getroffenen Maßnahmen den Umständen nach für geboten halten durfte oder sie gemäß den Weisungen des Versicherers vorgenommen hat[19]).

2. Die Anzeigepflicht.

Dem Versicherungsnehmer ist von Gesetzes wegen[20]) eine Anzeigepflicht im Versicherungsfall auferlegt. Danach ist er verpflichtet, den Eintritt des Versicherungsfalls, sobald er von ihm Kenntnis erlangt hat, dem Versicherer anzuzeigen. Diese gesetzliche Bestimmung ist, mit mehr oder weniger Ergänzungen nach allen Richtungen hin, in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen aller Länder grundsätzlich wiederholt. Eine feste Frist, innerhalb welcher die Anzeigepflicht zu erfüllen ist, wird vertraglich selten festgelegt, so beispielsweise in italienischen und französischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen (zwei Tage) und in belgischen (drei Tage). Man spricht vielmehr nur von der Pflicht einer unverzüglichen (au plus tôt, immediately oder forthwith usw.) Benachrichtigung. Das kann aber nichts anderes bedeuten als die Pflicht zur Anzeige innerhalb einer nach den begleitenden

[17]) Vgl. Ostertag-Hiestand, Kommentar, Art. 61, Note 7.

[18]) Vgl. DVVG § 6, Abs. 2; OeVVG § 56, Abs. 2.

[19]) Vgl. Kisch in Manes Lexikon, Sp. 1032f.; VVG Art. 70; OeVVG § 57, Abs. 1 und 2; DVVG § 63, Abs. 1.

[20]) Vgl. VVG Art. 38; DVVG § 33; OeVVG § 39.

Umständen vernünftigen Frist. Die gesetzliche Vorschrift wird vielfach dahin eingeschränkt (so nach den schweizerischen und nach den nordamerikanischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen), daß die Anzeige nur verlangt wird «nach jedem Schadenereignis, wofür Entschädigung beansprucht wird». Dadurch wird die Anzeigepflicht in bezug auf Schäden, die den Franchise- oder Selbstbeteiligungs-Betrag nicht übersteigen, ausdrücklich aufgehoben. Schriftlichkeit der Anzeige[21]) wird meistens in den schweizerischen, den französischen und den belgischen, stets in den englischen und den nordamerikanischen Bedingungen besonders vereinbart.

Hat der Versicherungsnehmer die Anzeigepflicht schuldhafterweise verletzt, so ist der Versicherer nach Art. 38, Abs. 2, VVG befugt, «die Entschädigung um den Betrag zu kürzen, um den sie sich bei rechtzeitiger Anzeige gemindert haben würde». Meistens knüpfen die Allgemeinen Versicherungsbedingungen sowohl der Schweiz als des Auslands an die Verletzung der Anzeigepflicht im Versicherungsfall die Verwirkung des Versicherungsanspruchs. Darauf kann sich aber der Versicherer nicht berufen, sofern er in anderer Weise vom Eintritt des Versicherungsfalls rechtzeitig Kenntnis erlangt hat[22]). Die Verwirkung tritt außerdem nicht ein, wenn das vertragswidrige Verhalten des Versicherungsnehmers den Umständen nach als ein unverschuldetes[23]) anzusehen ist[24]). Die Beweislast der objektiven Verletzung liegt dem Versicherer ob. Sache des Anspruchsberechtigten ist es, die Verletzung subjektiv zu entschuldigen[25]).

---

[21]) Vgl. VVG Art. 38, Abs. 1.

[22]) Vgl. DVVG § 33, Abs. 2, u. Ostertag-Hiestand Art. 38, Note 8.

[23]) Nach DVVG § 6, Abs. 2, «wenn die Verletzung weder auf Vorsatz noch auf grober Fahrlässigkeit beruht», und nach OeVVG § 32, Abs. 3, «wenn dem Versicherungsnehmer Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit nicht zur Last fällt oder wenn die Verletzung weder die Feststellung des Versicherungsfalls noch die Feststellung oder den Umfang der dem Versicherer obliegenden Leistung beeinflußt hat».

[24]) Vgl. VVG Art. 45, Abs. 1.

[25]) Roelli, Kommentar, Art. 38, Anm. 10, S. 473.

3. Pflicht zur Einreichung eines Kostenvoranschlags.

Bei reparierbaren Beschädigungen des versicherten Automobils hat der Versicherungsnehmer, nach dem ausdrücklichen Wortlaut der Allgemeinen Versicherungsbedingungen der meisten Länder, einen genauen Voranschlag über die voraussichtlichen Kosten der Wiederinstandstellung einzureichen[26]). Erst nach dessen Genehmigung durch die Gesellschaft dürfen die Reparaturarbeiten in Angriff genommen werden. Wenn die deutschen Verbandsbedingungen bloß vorsehen, daß v o r Beginn der Wiederinstandsetzung die Weisungen der Gesellschaft einzuholen sind, so läßt sich auch hier eine andere Praxis kaum vermuten. Die Pflicht zur Einreichung eines Kostenvoranschlags besteht selbstredend nur für Schäden, für die Ersatz beansprucht wird.

Diese Regelung liegt sowohl im Interesse des Versicherungsnehmer grundsätzlich das Recht einräumen, die Repageschäftspolitisch bedenklich, wollte man dem Versicherungsnehmer grundsätzlich das Recht einräumen, die Reparaturen sofort vornehmen zu lassen und so den Versicherer vor vollendete Tatsachen stellen. Dadurch wäre Mißbräuchen und betrügerischen Handlungen Tür und Tor geöffnet.

Andererseits ist zu sagen, daß eine straffe Durchsetzung des Prinzips, wonach Reparaturen nicht vor Genehmigung des Kostenvoranschlags seitens der Gesellschaft vorgenommen werden können, weder gut möglich noch angebracht ist. Eine unverhältnismäßig lange Verzögerung der Reparatur wegen der Versicherungsmodalitäten könnte beispielsweise in dringenden Fällen von nicht großer Tragweite, vom redlichen Versicherungsnehmer kaum verstanden werden. In dieser Erkenntnis hat sich eine internationale Praxis herausgebildet, wonach dem Versicherungs-

---

[26]) Die Pflicht zur Einreichung eines Kostenvoranschlags richtet sich auf die Pflicht zur Beschaffung bestimmter «Belege» im Sinne von Art. 39, Abs. 2, Ziffer 1, VVG, § 34 Abs. 2 DVVG, und § 39 Abs. 3 OeVVG.

nehmer ausdrücklich erlaubt wird, die Reparaturen von Schäden bis zu einem gewissen Kostenbetrag sofort zu veranlassen. Dies meistens aber nur insofern, als der Schadenfall sich außerhalb des Wohnorts des Versicherungsnehmers ereignet hat und die sofortige Reparatur dringlich erscheint. Nicht selten wird dem Versicherungsnehmer eine verschärfte Anzeigepflicht, die telegraphische Benachrichtigung des Schadenfalls, auferlegt und die Einreichung einer detaillierten Rechnung ausbedungen. Der maximale Kostenbetrag bis zu dem, je nach den gegebenen Umständen, Reparaturen sofort vorgenommen werden können, beträgt in der Regel nach den schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen 500 Franken, nach den englischen 25 Pfund Sterling, nach den österreichischen 300 Schilling, nach den belgischen 500 belgische Franken und nach den italienischen Bedingungen 100 Lire.

C. Die Leistungspflicht des Versicherers.

1. Die Haftung des Versicherers bei Totalschäden.

Die Bestimmungen über die Leistungspflicht des Versicherers sind für beide Vertragsparteien von weittragender Bedeutung. Sie sind es, die, mit den Bestimmungen über den Umfang der Versicherung, die besondere Struktur des Autokasko-Versicherungsvertrags zum Ausdruck bringen.

Die vertragliche Bestimmung bezüglich der Haftung des Versicherers bei Totalschäden weicht inhaltlich von Land zu Land nur unwesentlich ab. Danach hat die Gesellschaft bei völliger Zerstörung oder Verlust des versicherten Automobils, bis zur Höhe der Versicherungssumme[27]), seinen wahren Wert zur Zeit des Schadenfalls (Zeitwert; in England: market value; in Nordamerika: cash value; in Frankreich: valeur vénale) zu ersetzen.

Das entspricht dem allgemeinen Grundsatz, daß der Versicherungsnehmer im Schadenfall sich nicht bereichern

[27]) Vgl. auch VVG Art. 69, Abs. 1, DVVG § 50, OeVVG § 49.

soll. Der Versicherer ist im allgemeinen gesetzlich berechtigt, auch dann nur den Schadenbetrag zu ersetzen, wenn die Versicherungssumme höher ist als der Zeitwert des Automobils (Ueberversicherung)[28]). Die Höhe der Entschädigung, der Ersatzwert, wird im Streitfall durch die Sachverständigen-Kommission festgestellt[29]).

Nun fragt es sich, was unter dem versicherungstechnischen Begriff Totalschaden oder Vollschaden zu verstehen ist, mit andern Worten, wenn ein solcher Schaden vorliegt. Ein Totalschaden liegt nicht nur bei völliger Vernichtung des Automobils vor, sondern überhaupt bei dessen ökonomischer Reparaturunwürdigkeit infolge Eintritts des versicherten Ereignisses. Unwirtschaftlichkeit der Wiederherstellung ist jedenfalls dann anzunehmen, wenn die geschätzten Wiederherstellungskosten, d. h. die Kosten, um den Wagen in einen guten und brauchbaren (fahrtüchtigen) Zustand zu versetzen, die Höhe des Ersatzwerts erreichen. Oder umgekehrt: ein Vollschaden liegt dann nicht vor, wenn eine Wiederherstellung des Wagens möglich ist und die hierfür erforderlichen Kosten unter dem Wert liegen, den das Automobil nach Wiederherstellung haben wird. Bei der Wiederherstellung kommt es auf die Minderung an Wert, äußerem Ansehen, Leistungsfähigkeit oder Gebrauchssicherheit überhaupt nicht an, da der Autokaskoversicherer für diese Minderung nicht aufzukommen hat. Das sind vielmehr Schadenfolgen, die der Versicherungsnehmer in jedem Falle selbst tragen muß[30]).

Bezüglich der Ersatzpflicht dem Vollschaden gleich zu erachten ist der bedingungsgemäß gedeckte Totalverlust des versicherten Automobils infolge von Diebstahl.

---

[28]) Vgl. VVG Art. 62; DVVG §§ 50 und 55; OeVVG § 52, Abs. 1.

[29]) Vgl. weiter oben S. 164 ff.

[30]) Vgl. Urteil des Kammergerichts Berlin vom 9. 11. 1927 (JR 1928, S. 10 f.).

2. Die Haftung des Versicherers bei Teilschäden.

Im Falle einer reparierbaren Beschädigung des Automobils, hat der Versicherer die erforderlichen Kosten der Wiederherstellung der beschädigten Teile, einschließlich ihrer Lackierung, sowie notwendiger Fracht- und Transportkosten zu ersetzen. So besonders nach den deutschen und den schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Nach dem Wortlaut der österreichischen Bedingungen gelten als Schadenbetrag «die Kosten der Wiederherstellung unter Zugrundelegung der ortsüblichen Taglöhne, einfachen Frachtsätze und Zollspesen und unter Berücksichtigung der Wertverminderung der beschädigten Bestandteile infolge Alters, Gebrauchs- oder anderer Ursachen».

Nach dem allgemeinen Grundsatz, wonach sich der Versicherungsnehmer durch den Schadenfall nicht bereichern soll, kann der Versicherer auch bei Teilschäden[31]) nicht gehalten werden, «neu für alt» zu ersetzen, auch dann nicht, wenn eine dahinzielende Bestimmung in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen nicht enthalten ist. Bei Neuersatz einzelner Teile und Neulackierung des Automobils ist der Versicherer vielmehr berechtigt, falls dadurch ein Mehrwert des versicherten Wagens erzielt wird, einen dem Alter bzw. der Abnutzung entsprechenden Abzug zu machen.

Wie diese Abzüge «neu für alt» zu ermitteln sind, wird in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen selten geregelt; dies ist auch weder zweckmäßig noch billig, und zwar auch dann nicht, wenn die Abzüge nach dem Alter des Wagens abgestuft werden. Höchstens können unterdurchschnittliche Minimalsätze oder gewisse Richtlinien aufgestellt werden. Die genaue Feststellung der Wertverminderung muß dagegen der individuellen Schadenermittlung vorbehalten bleiben, bei der, neben dem Alter,

[31]) Ueber die Abgrenzung zwischen Teil- und Vollschaden vgl. weiter oben S. 186.

auch die Instandhaltung, insbesondere aber die Art und die Intensität der Verwendung des Automobils in billige Berücksichtigung gezogen werden sollen. Während in den früheren deutschen Allgemeinen Versicherungsbedingungen Minimalsätze für die Abzüge «neu für alt» auf die bei Neuersatz einzelner Teile, sowie Neulackierung des Wagens darauf entfallenden Kosten vorgesehen waren, sind in den neuesten österreichischen Bedingungen für Automobile, die der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen dienen, diese Abzüge festgelegt, wobei aber den Vertragsparteien der Beweis einer höheren oder geringeren Abnutzung als die durchschnittlich festgelegte, offen bleibt. Nach dem Wortlaut dieser österreichischen Vertragsbestimmung «erfolgt die Berücksichtigung der Wertverminderung — sofern nicht von einem der beiden Vertragsteile eine höhere oder geringere Abnutzung nachgewiesen wird — durch Abschlag von 10, 20, 30 oder 40%, je nachdem sich der Versicherungsfall im ersten, zweiten, dritten oder in einem späteren Altersjahre des versicherten Fahrzeugs ereignet. Als Beginn des ersten Altersjahrs des versicherten Fahrzeugs gilt, wenn das Fahrzeug nicht von vornherein zur gewerbsmäßigen Beförderung verwendet wurde, der Tag der Ablieferung von der Fabrik an den ersten Erwerber, spätestens aber der 180. Tag nach Fertigstellung des Fahrzeugs.»

Früher stets auch in den deutschen, heute nur noch in den schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen besonders festgelegt ist der von den Neuanschaffungskosten zu machende Abzug bei bedingungsgemäßem Ersatz der Gummibereifung: ein Sechstel für die bis zu zwei Monaten, zwei Sechtel für zwei bis zu sechs Monaten und drei Sechstel für mehr als sechs Monate im Gebrauch befindliche Bereifung.

Meistens sehen die Allgemeinen Versicherungsbedingungen ausdrücklich vor, daß die Gesellschaft nicht zu haften hat für Kosten von Veränderungen oder Verbesserungen, sowie Behebung von Abnutzungsmängeln, oder

für Minderung an Wert, äußerem Ansehen, Leistungsfähigkeit oder Gebrauchssicherheit. Diese Bestimmung hat bloß deklarativen Charakter[32]), ist aber im Interesse der Klarheit zu begrüßen. Grundsätzlich nicht zu haften hat der Kaskoversicherer auch für einen etwaigen Nutzungsausfall (privation de jouissance) bzw. die Kosten eines Ersatzwagens; eine hierauf bezügliche ausdrückliche Ausschlußbestimmung kommt nur vereinzelt, meistens nur in den deutschen, in den französischen und in den belgischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen vor.

Nicht selten, besonders in den deutschen und den österreichischen Bedingungen, wird die gesetzliche Bestimmung[33]), wonach im Falle wo die Versicherungssumme niedriger ist als der Zeitwert des Automobils (Unterversicherung), der Versicherer nur in dem Verhältnisse zu ersetzen hat, in dem die Versicherungssumme zum Ersatzwerte steht, expressis verbis zum Ausdruck gebracht.

In bezug auf die Auszahlung der Entschädigungssumme und insofern die Gesellschaft sich das Recht, Reparaturen selbst vornehmen zu lassen, vertraglich nicht ausbedungen hat oder anders hierüber vereinbart wurde, bzw. gesetzlich vorgeschrieben ist, fragt es sich, ob der Versicherer erst nach der tatsächlichen Wiederherstellung zur Leistung verpflichtet ist. Mit andern Worten, ob der Versicherer, der die «erforderlichen Reparaturkosten zu ersetzen hat», die Auszahlung der Wiederherstellungskosten (Reparaturkosten) des beschädigten Automobils von der erfolgten Ausbesserung abhängig machen darf. Diese Frage ist grundsätzlich zu verneinen. Der Autokaskoversicherer muß vielmehr, auf Verlangen des Anspruchsberechtigten, die Reparaturkosten schon vorher zahlen, sobald darüber Einigung herrscht oder sie durch die Sachverständigen-Kommission festgestellt sind. In Wirklichkeit besagt diese Bestimmung, daß die Gesellschaft die erforderlichen Wie-

---

[32]) Vgl. weiter oben S. 186.

[33]) Vgl. VVG Art. 69, Abs. 2; DVVG § 56; OeVVG § 52, Abs. 2.

derherstellungskosten zu ersetzen hat, nichts anderes, als daß sie zum Betrage der notwendigen Wiederherstellungskosten den Versicherten zu entschädigen hat[34]). Häufig wird der Versicherungsnehmer auch nicht in der Lage sein, aus eigenen Mitteln die Wiederherstellungskosten zu bestreiten und deshalb auf die vorherige Zahlung der Entschädigung angewiesen sein. Eine diesen Umständen Rechnung tragende Gestaltung der Entschädigungspflicht des Versicherers entspricht deshalb einem wirtschaftlichen Bedürfnisse.

3. Die Haftung des Versicherers bei Diebstahlschäden.

Im Falle der Entwendung des ganzen Wagens oder einzelner Teile desselben ersetzt die Gesellschaft, wie bei den Total- bzw. Teilkaskoschäden aus Unfall, den Zeitwert des entwendeten Automobils oder der entwendeten Gegenstände, bis zur Höhe der ganzen oder anteiligen Versicherungssumme. Der Versicherer wird, insofern ein ersatzpflichtiger Schadenfall überhaupt vorliegt, schon mit der Feststellung des Diebstahls für den Schaden nach Maßgabe der Versicherungsbedingungen haftbar, also ohne Rücksicht darauf, ob eine Erklärung des Diebstahls möglich ist oder nicht.

Es ist Erfahrungstatsache, daß gestohlene Automobile meistens wieder aufgefunden werden, vorwiegend aber, was vom Standpunkt des Kaskoversicherers wichtig ist, in beschädigtem Zustande. Dabei ist zu beachten, daß das entwendete Automobil, sowohl vor als nach der Bezahlung der Entschädigungssumme wieder beigebracht werden kann.

Wird das entwendete Automobil v o r Bezahlung der Entschädigung bzw. innert der vertraglich vereinbarten Frist wieder zur Stelle gebracht, so ist der Versicherungsnehmer nach dem Wortlaut der deutschen, der österreichischen und der schweizerischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen zu dessen Rücknahme verpflichtet. Die Gesellschaft hat, sofern eine bedingungsgemäß gedeckte Be-

[34]) Vgl. Urteil des Reichsgerichts vom 27. 4. 1928 (JR 1928, S. 184).

schädigung vorliegt, die erforderlichen Wiederherstellungskosten zu vergüten, und wird auch die Kosten der Wiederbeschaffung zu tragen haben. Weisen die während des Abhandenseins des Automobils eingetretenen Beschädigungen die Merkmale des Unfalls auf, so sind sie unseres Erachtens auch dann zu ersetzen, wenn eine besondere Einschlußklausel in den Versicherungsbedingungen nicht enthalten ist, es sei denn, die Diebstahlschäden seien von der Versicherung ausdrücklich ausgeschlossen.

Wird das Automobil erst nach Bezahlung der Entschädigung bzw. nach der vertraglich vereinbarten Frist[35]) (in diesem Falle wird die Gesellschaft nicht vorher erfüllen) beigebracht, so geht es in das Eigentum der Gesellschaft über. Der Versicherungsnehmer kann innert vierzehn Tagen nach Empfang der bezüglichen Anzeige (so nach den schweizerischen und österreichischen Versicherungsbedingungen), die Auslieferung des Automobils in repariertem Zustand gegen Rückerstattung der Entschädigungssumme verlangen. Von diesem Recht macht der Versicherungsnehmer nicht selten Gebrauch, besonders dann, wenn es sich um einen Qualitätswagen handelt.

4. Die Haftung des Versicherers bei Schwarzfahrten.

Liegt eine Schwarzfahrt vor, d. h., benutzt jemand ein Automobil ohne Wissen und Willen des Automobilhalters, so ist der unrechtmäßige Fahrer an Stelle des Halters zum Ersatz von Haftpflichtschäden verpflichtet[36]). Der Halter bleibt zum Ersatz des Schadens, neben dem unbefugten Benützer, nur dann verpflichtet, wenn die Schwarzfahrt durch ein Verschulden des Halters ermöglicht wurde.

[35]) Diese Frist beträgt nach den schweizerischen und den früheren deutschen Allgemeinen Versicherungsbedingungen vierzehn Tage, nach den belgischen dreißig Tage und nach den Bedingungen des deutschen Auto-Kasko-Verbandes zwei Monate nach Eingang der Schadenanzeige.

[36]) Vgl. § 7, Abs. 3 des deutschen Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 und Novelle vom 21. Juli 1923. So auch nach Art. 33 des Entwurfs zu einem Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr vom 10. Februar 1926.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß Schwarzfahrten nicht selten auch Beschädigungen des gebrauchten Automobils im Gefolge haben und daß vom Schwarzfahrer meistens Schadenersatz nicht erlangt werden kann. Es fragt sich nun, ob während Schwarzfahrten entstehende Kaskoschäden vom Kaskoversicherer zu ersetzen sind. Sind solche Schäden in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen nicht ausdrücklich ausgeschlossen, so ist u. E. ohne weiteres anzunehmen, daß die Gesellschaft dafür zu haften hat, sofern es sich um sonst bedingungsgemäß gedeckte Schäden handelt.

Bestimmen die Versicherungsbedingungen ohne weitere Einschränkung, daß der Versicherungsschutz nur dann gewährt wird, wenn bei Eintritt des Schadens der Führer des Automobils im Besitze eines Führerscheins war, so sind Schwarzfahrten des Führers in die Versicherung eingeschlossen[37]). Ist der Schwarzfahrer nicht im Besitze der Fahrbewilligung, so ist der Schaden deswegen nicht zu ersetzen, nicht, weil er während der Schwarzfahrt entstanden ist.

Hat die Gesellschaft Entschädigung geleistet, so besitzt sie ein Rückgriffsrecht gegen den Schwarzfahrer bzw. die Automobilinsassen. Die Teilnahme an einer Schwarzfahrt begründet aber eine Schadenersatzpflicht des Teilnehmers wegen Beschädigungen des Wagens nur dann, wenn feststeht, daß sein Verhalten für den Schaden kausal war, z. B. wenn der Teilnehmer den Wagenführer zu einem Umwege oder zum Trinken veranlaßt hat[38]).

Vom versicherungstechnischen Standpunkt aus ist der Schwarzfahrt der sog. Gebrauchsdiebstahl gleich zu stellen[39]).

---

[37]) Vgl. Entscheidung des Kammergerichts Berlin vom 18. 12. 1926 (JR 1927, S. 48).

[38]) Vgl. Entscheidung des Reichsgerichts vom 6. Oktober 1927 (Praxis des Versicherungsrechts, Beilage zum VGW 1927, S. 190 f.).

[39]) Vgl. weiter oben S. 41.

5. Der Abandon.

Beim Diebstahl des Automobils beansprucht der Versicherungsnehmer, wie bereits erwähnt[40]), den vollen Ersatzwert und tritt seine Rechte an dem entwendeten Automobil dem Versicherer vertraglich ab. Dieser Abandon ist geeignet, den Schadenfall innert kürzester Frist zu einem definitiven Abschluß zu bringen. Er ist insofern von nicht zu unterschätzender wirtschaftlicher Bedeutung, als der Versicherungsnehmer es vielfach nicht wagen dürfte, den entwendeten Wagen zu ersetzen, solange dem Versicherer das Recht zusteht, bei dessen Wiederauffindung die Rückzahlung der Entschädigung zu fordern.

Da im Schadenfall der Versicherer den Zeitwert des Automobils zu ersetzen hat, so muß der Versicherungsnehmer, aus Mangel an abweichender Vereinbarung, bei Unwirtschaftlichkeit der Wiederherstellung (Vollschaden) das Eigentum an dem beschädigten Automobil bzw. an den Trümmern und beim Vorliegen einer reparierbaren Beschädigung (Teilschaden), den Altteilen zugunsten des Versicherers abandonnieren, wodurch er der Sorge um ein unerwünschtes Eigentum enthoben wäre. Der Versicherer hat aber an einer solchen Regelung meistens kein Interesse und behält sich aus diesen Gründen in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen ausdrücklich das Recht vor, die noch verwendbaren Teile des zertrümmerten Automobils bzw. die Altteile, die bei der Reparatur keine Verwendung finden können, dem Versicherungsnehmer zum Schatzungswert zu überbinden. Diese, sowohl in den schweizerischen als in den deutschen und in den österreichischen Allgemeinen Versicherungsbedingungen statuierte Rücknahmepflicht des Versicherungsnehmers kann für ihn keine unbillige Belastung bedeuten.

---

[40]) Weiter oben S. 190 f.

II. Abschnitt.

Betriebstechnik.

---

§ 3.

Systeme und Struktur der Prämienberechnung.

Vorbemerkung.

Die Tarifbildung ist für die Autokasko-Versicherung nicht nur das wichtigste, sondern auch das umstrittenste betriebswirtschaftliche Problem. Die Grundlage zur Prämienbemessung, d. i. die Grundlage zur vorschüssigen Kostenberechnung und -verteilung, muß — will sie eine gerechte sein — die wichtigsten Gefahrelemente und Gefahrquellen nach Möglichkeit berücksichtigen.

In tarifpolitischer Hinsicht teilen wir die wichtigsten Gefahrquellen der Autokasko-Versicherung wie folgt:

a) Allgemeine gefahrbildende Faktoren.
   - I. Geographische und topographische Verhältnisse.
   - II. Straßenbeschaffung und -unterhalt.
   - III. Intensität und Regelung des Straßenverkehrs.

b) Individuelle gefahrbildende Faktoren.

I. Subjektive Faktoren.

1. Fehlen an psychotechnischer Eignung des Automobilführers.
3. Schlechte Instandhaltung des Automobils.
3. Art, Zweck und Intensität der Automobilverwendung.

II. Objektive Faktoren.

1. Wert
2. Alter

3. Typ
4. Fabrikat
5. Gewicht
6. Tragfähigkeit bzw. Sitzkapazität
7. Geschwindigkeit

des Automobils.

Die Schwierigkeit, alle diese hauptsächlichsten Gefahrmomente tarifmäßig zu erfassen, ist so groß, daß sie kaum überwunden werden kann. Den allgemeinen Gefahrquellen wird in Nordamerika und in England durch die Berücksichtigung des topographischen Faktors bereits in hohem Maße Rechnung getragen.

Praktisch schwer zu beurteilen sind dagegen die subjektiven Faktoren, die vom theoretischen Standpunkt aus jedoch als wichtige Gefahrelemente zu betrachten sind. Der Art, dem Zweck und der Intensität der Automobilverwendung werden besonders bei der Versicherung der Motorhändler-Risiken Rechnung getragen. Besonders in Nordamerika werden diese Faktoren auch bei der Beurteilung der Handelswagen mittelbar berücksichtigt durch eine zweckentsprechende tarifliche Gruppierung der Versicherungsnehmer nach der Art und Struktur ihres Geschäfts, die ihrerseits auch über die Intensität der Automobilverwendung meistens berechtigte Schlüsse zulassen.

Das Risiko der schlechten Instandhaltung der Wagen könnte nur durch ein entsprechendes Ueberwachungssystem beurteilt werden, das aber nur dann wirksam wäre, wenn einer Redressierung des Tarifs nichts im Wege stünde. Aber auch in diesem Falle wäre vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus das Experiment einer solchen periodischen Untersuchung der versicherten Wagen nicht ohne weiteres zu befürworten, zumal der dadurch erzielte wirtschaftliche Effekt u. E. kaum die Kosten des Verfahrens aufwiegen würde.

Von den subjektiven Faktoren tariflich am schwierigsten zu erfassen ist indessen das reine subjektive

Risiko, worunter wir hier die auf unbewußtem[1]) Tun oder Lassen des Automobilführers beruhende Schadenwahrscheinlichkeit verstehen wollen. Inwieweit die Einführung einer psychotechnischen Eignungsprüfung des Automobilführers eine brauchbare Grundlage zur tariflichen Abstufung des Kaskorisikos auch in subjektiver Hinsicht schaffen würde, bleibe hier dahingestellt. Dagegen muß ausdrücklich festgestellt werden, daß das Fehlen an psychotechnischer Eignung des Automobillenkers ein durchaus wichtiges Gefahrelement der Autokasko-Versicherung ist.

Kann bei der Tarifbildung dem Faktor «Mensch» trotz seiner Wichtigkeit keine oder nur ungenügende Rechnung getragen werden, so ist zu fordern, daß die Tarifgrundlage möglichst weit die ausschlaggebenden objektiven gefahrbildenden Faktoren berücksichtige, zumal diese sämtlich statistisch erfaßbar sind. Bei der heutigen Bedeutung der Autokasko-Versicherung, der Automobilversicherung überhaupt, muß vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus verlangt werden, daß eine auf breiter Grundlage fußende Schadenstatistik geschaffen wird, um allmählich von der gefühlsmäßigen Prämienbemessung auf die planmäßige statistisch-exakte Tarifbildung überzugehen.

Im folgenden sollen die Systeme und die Struktur der Prämienberechnung besprochen werden, ausgehend von der Versicherungssumme als einziger und primitiver Tarifgrundlage und übergehend zum verfeinerten auf großen statistischen Erfahrungen aufgebauten nordamerikanischen Fabrikatstarif. In der Erkenntnis, daß sich die Einführung des Fabrikatstarifs in nächster Zukunft auch in Europa — hier früher, dort später — als notwendig erweisen dürfte, haben wir auf eine eingehende Besprechung dieses Tarifs besonderes Gewicht gelegt.

---

[1]) Die Wahrscheinlichkeit bewußten Tuns oder Lassens des Versicherungsnehmers zur Erlangung eines wirtschaftlichen Vorteils durch Eintritt des Versicherungsfalls, das rein moralische Risiko, kann nicht für die tarifmäßige Risikoerfassung, sondern bloß für die Annahme oder Verweigerung des Versicherungsgeschäfts maßgebend sein.

A. Die Tarifgrundlagen.

1. Die Versicherungssumme.

Die Staffelung der Kaskoprämie nach der Versicherungssumme, d. h. nach dem Versicherungswert bzw. Katalogwert des Automobils ist als die erste Stufe der Tarifbildung anzusprechen und noch heute in den meisten kontinental-europäischen Ländern üblich, so unter andern auch in der Schweiz, in Oesterreich, in den Balkanstaaten, in Schweden, in Belgien und in Holland. In Deutschland ist man erst nach dem Kriege von diesem System der Prämienberechnung abgekommen. Nach dem Katalogpreis allein wurde ursprünglich auch das Collisionrisiko der Vereinigten Staaten tarifiert[2]).

Als Versicherungssumme gilt für neue Wagen deren Katalogwert bzw. Fakturapreis, für die vom Ausland direkt bezogenen Wagen der Selbstkostenpreis franko Domizil des Versicherungsnehmers. Einzuschließen ist der Wert sämtlicher Zubehör- und Reserveteile.

Für gebrauchte Wagen ist der allgemeine Verkehrswert zur Zeit des Versicherungsabschlusses maßgebend, der im Zweifel durch Sachverständige geschätzt wird. Nicht selten bestimmt die Gesellschaft die zulässige Grenze der Abschreibungen zur Festsetzung der Versicherungssumme und zwar meistens für Automobile

im	2.	Altersjahr	15%	des Nennwertes,
-	3.	-	30%	-
-	4.	-	40%	-
-	5.	-	50%	- und
-	6.	-	55%	-

Die Prämie für das reine Kaskorisiko und das Diebstahlrisiko (eine tarifliche Ausscheidung der Diebstahlprämie ist in Europa meistens nicht üblich) wird dann in Prozenten der so festgesetzten Versicherungssumme berechnet, unter Zugrundelegung einer Mindestprämie. In der Schweiz wurde diese früher auf Grund eines Versiche-

---

[2]) Ryder, Automobile Insurance, Chicago und NewYork 1924. S. 89.

rungswertes von 3500 Franken berechnet; heute beträgt diese Grundversicherungssumme mindestens 5000 Franken. Für die Prämienberechnung werden die versicherten Summen der einzelnen Wagen bis zu 15 000 Franken auf volle 500 Franken und über 15 000 Fr. auf volle 1000 Fr. aufgerundet. Der Prämiensatz macht bei der Grundversicherungssumme 4,4% aus und sinkt beispielsweise bei 10 000 Fr. Versicherungswert auf 3,3%, bei 15 000 Fr. auf 2,7%, bei 20 000 Fr. auf 2,3%, bei 30 000 Fr. auf 1,8% usw. Abweichungen von Gesellschaft zu Gesellschaft sind meistens unwesentlich. Zu bemerken ist, daß diese Abstufung nicht nach irgendeinem ordnenden Gesetz, sondern willkürlich vorgenommen wird[3]).

Eine sinkende Tendenz des Prämiensatzes beim Steigen der Versicherungssumme ist gerechtfertigt und statistisch vertretbar. Hierfür legen Beweise ab die bei einer Schweizer Gesellschaft in einer zweijährigen Beobachtungsperiode festgestellten Schadenquoten: In Prozenten der verdienten Prämien betrugen die Schäden (inklusive Reserven) bei Wagen mit einem Versicherungswert: bis 5000 Fr. 85%, von 5001 bis 10 000 Fr. 80%, von 10 001 bis 20 000 Fr. 61% und bei Wagen mit einer versicherten Summe von über 20 000 Fr. 34%. Hieraus erhellt zugleich auch die Notwendigkeit der Einführung einer angemessen hohen Mindestprämie.

Die so berechneten Prämien gelten nur für neue Wagen, wobei in tarifpolitischer Hinsicht meistens die im

[3]) Patzig, Versicherungsbetriebslehre, Eßlingen a. N., 1925. S. 136, schlägt folgende allgemeine Formel vor zur Berechnung des Prämiensatzes: $p = a + \frac{b}{s + c}$ wobei p den Prämiensatz, a einen Mindestsatz, unter den man nicht hinuntergehen will, s $\frac{\text{Versicherungssumme}}{1000}$ (und nicht Versicherungssumme!) b und c eine je nach dem gewünschten Erfolg zu bestimmende festliegende Zahl zu bedeuten hätte. Eine Anpassung an den damaligen deutschen Tarif findet er in folgender Annäherungsformel:

$$p = 1\,\% + \frac{30}{s + 6}\,\%$$

ersten Altersjahr stehenden (in Nordamerika die bis zu sechs Monate alten) Automobile verstanden werden. Lastwagen und Elektromobile genießen in der Regel 10% Rabatt auf den Tarifprämien der Privatpersonenwagen. Für ältere Privatpersonen- und Lastwagen kommen Alterszuschläge zur Anwendung: z. B. von 15, 20, 30, 40 und 50%, je nachdem der zu versichernde Wagen im zweiten bzw. dritten, vierten, fünften, sechsten, siebenten Altersjahr und darüber steht. Niedrigere Alterszuschläge trifft man beispielsweise in Belgien an, wo, speziell bei den englischen Gesellschaften, folgende Zuschläge berechnet werden:

Auf Automobile von

1	bis 2	Altersjahren	5%
2	- 4	-	10%
4	- 5	-	15%
5	- 6	-	20%
6	- 7	-	25%
7	- 8	-	33⅓%
über	8	-	50%

Im allgemeinen scheint uns eine schematische prozentuale Berechnung der Alterszuschläge weniger zweckmäßig zu sein, als eine individuelle Berechnung von Wagen zu Wagen; denn mehr als das Alter sind es Art und Intensität der Automobilverwendung, die hierfür von bestimmendem Einfluß sind.

Alterszuschläge kommen da keine zur Anwendung, wo als Tarifgrundlage nicht die Versicherungssumme, sondern grundsätzlich der Neuwert des Automobils in Frage kommt. Während durch das System der Alterszuschläge bezweckt wird, die großen bei der Prämienbemessung auf Grund der Versicherungssumme zwischen neuen und alten Wagen entstehenden Prämienunterschiede auf ein Minimum herabzudrücken, fällt bei der Neuwerttarifierung eine Prämiendifferenz zwischen neuen und alten Wagen überhaupt weg. Das mag bei der rohen Tarifierung Oesterreichs noch seinen Grund haben, wo beispielsweise

auf Grund des Tarifs von 1926 die Prämien für Privatpersonenautomobile wie folgt bemessen werden:

bis S. 10000 Neuwert 6% des Neuwerts, mindestens S. 300,

über S. 10000 Neuwert 5% des Neuwerts, mindestens S. 600.

Ohne Rücksicht auf die Prämienberechnung halten wir eine unterschiedliche tarifliche Behandlung der neuen und der alten Wagen grundsätzlich für berechtigt. Der Prämienunterschied zugunsten der alten Wagen sollte sich jedoch u. E. innerhalb 10 und 20% der Neuwertprämien bewegen.

Auf Grund der Versicherungssumme wird auf dem europäischen Festlande auch die Prämie in bezug auf das Bereifungsrisiko, das Feuerrisiko und das Reiseeffektenrisiko berechnet.

Ist die Versicherungssumme als Tarifgrundlage im Hinblick auf das Vollschadenrisiko begründet, so muß sie, was den Teilkaskoschaden anbelangt, als ungeeignet betrachtet werden. Da die reine Kaskoversicherung vom Teilkaskoschaden beherrscht wird, so ist es u. E. weder zweckmäßig noch billig, der reinen Kaskoversicherung eine Tarifgrundlage aufzuzwingen, die der Tarifierung des Vollschadens, nicht aber derjenigen der wichtigeren Art, den Teilschaden gerecht wird. Auch wenn man die hohen Mindestprämien, die relativ sinkende Tendenz der Prämiensätze mit dem Steigen der Versicherungssummen, sowie die Berechnung von Alterszuschlägen in Berücksichtigung zieht, bleibt die Versicherungssumme eine rohe Tarifgrundlage. Sie kennt keine Unterschiede zwischen den verschiedenen Fabrikaten und kann die Art der Verwendung und den Typ des Automobils nicht oder nur schematisch erfassen, nämlich im Wege eines prozentualen Zuschlags- und Rabattsystems. Je verfeinerter aber dieses Korrektursystem, desto durchlöcherter und um so weniger berechtigt ist die Tarifgrundlage, denn wenn man den auf Grund der Versicherungssumme berechneten Kaskotarif der struktu-

rellen Einfachheit und leichten Anwendbarkeit der Tarifsätze beraubt, fallen die wichtigsten Vorteile der Versicherungssumme als Tarifgrundlage dahin. Wenn ihre Daseinsberechtigung da nicht abgesprochen werden kann, wo infolge der niedrigen Automobildichtigkeit eine weitgehendere Tarifspezialisierung nicht angebracht ist, so ist unserer Ansicht nach auch dort, sobald diese theoretisch nicht einwandfreie Grundlage sich den veränderten Verhältnissen nicht mehr gewachsen zeigt, statt der Durchlöcherung des Systems eher der Uebergang zu einer andern Tarifgrundlage zu empfehlen.

2. Versicherungssumme und Pferdestärke.

a) Die Kombination der Versicherungssumme mit der Pferdestärke.

In der Erkenntnis, daß die Versicherungssumme höchstens in bezug auf den Totalschaden als Faktor zur Berechnung der Kaskoprämie geeignet ist, ging das Streben dahin, einen zweiten für die Erfassung des Teilkaskorisikos geeigneten Prämienfaktor zu suchen. Indem man zu der Pferdestärke Zuflucht nahm, entstand die Kombination der Versicherungssumme mit der Pferdestärke als Tarifgrundlage, die heute noch in England üblich ist.

Bei der Anwendung dieser kombinierten Tarifgrundlage setzen sich die Prämiensätze innerlich aus einer Wertprämie als Ausdruck des Totalschadenrisikos und einer Motorprämie als Ausdruck des Teilkaskorisikos (des eigentlichen Kaskorisikos im engern Sinne) zusammen.

Eine Abstufung der Prämien nach Versicherungssumme und Steuer[4]) -Pferdestärke führte man zu Beginn der Inflationszeit in Deutschland ein, kehrte aber bald auf die frühere Grundlage der Versicherungssumme zu-

---

[4]) Durch das Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 21. Dezember 1927 (§§ 4 und 5) ist in Deutschland an Stelle von Steuer-PS der Hubraum als Bemessungsgrundlage für die Steuer eingeführt worden. Vgl. auch DVZ 1928, S. 153 f.

rück[5]). In einer Zeit, wo die Inflation alle Tarifspezialisierungen illusorisch machte, konnte ein solcher Versuch unmöglich glücken. Da war vielmehr der Boden geschaffen zu der bekannten Einheitsprämie von 3%, die sich lange Zeit gehalten hat. Im Frühling 1924 kehrte man wieder auf die Abstufung nach der Versicherungssumme zurück unter gleichzeitiger Einführung einer Mindestprämie nach Steuer-PS. Die neue Art der Prämienbemessung war aber keine glückliche. Um sie besser zu beleuchten, greifen wir einige Prämiensätze aus dem Tarif[6]) für Personenwagen heraus.

Tabelle 46.

Versicherungssumme	Prämie	Mindestprämien	
		Steuer-PS	Prämie
bis zu M	M	bis zu PS	M
4000	177	4	177
5000	199	6	199
6500	233	9	266
8000	266	12	299
10000	310	16	344
12000	344	18	366
14000	377	20	388

Die Mindestprämien mußten dann gewählt werden, wenn die Prämie nach der Versicherungssumme einen niedrigeren Betrag ergab. Die Mindestprämien für Lastwagen, auf die vorstehende Prämiensätze mit einem Abzug von 10% Anwendung fanden, richteten sich nach der Tonnenzahl:

bis 1½ t M. 222,
bis 2 t M. 244,
bis 3 t M. 266,
über 3 t M. 288.

---

[5]) Vgl. Gerlach, Die Kraftwagenversicherung am Wendepunkt. DVZ 1924, S. 234.

[6]) Vgl. auch Müller, Die Versicherung des Kraftfahrzeuges. Kölner Diss. 1926, S. 68.

Autokasko-Tarif

Tabelle 47.

für

1. Personenwagen.

Die links in den wagrechten Reihen an erster Stelle stehenden Ziffern sind Mindestprämien für die Brems-PS.
Die in den senkrechten Reihen an erster Stelle stehenden Ziffern sind die Mindestprämien für die Versicherungssummen.

Brems-PS	Versicherungssummen in Tausend Mark																			
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
bis 5	190																			
„ 10	230	240	250	260																
„ 15		280	290	300	310	320	330													
„ 20		320	330	340	350	360	370	380	390	400										
„ 25			360	370	380	390	400	410	420	430	440	450	460							
„ 30				410	420	430	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530				
„ 40					450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	für jede weiteren M 1000 M 10 mehr
„ 50						500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600	610	620	630	
über 50							550	560	570	580	590	600	610	620	630	640	650	660	670	

2. Lastwagen:

Unter 3 Tonnen = 30 PS-Reihe,
3 Tonnen und mehr = 40 PS-Reihe.

3. Lieferwagen:

Wie Personenwagen tarifiert, jedoch nicht höher als nach der 30 PS-Reihe.

4. Elektromobile:

Die Mindestprämie für die Versicherungssummen.

Da im Laufe der Zeit Automobilfabriken Wagen auf den Markt brachten mit einer größeren, ja vielfachen tatsächlichen Leistungsfähigkeit als sie nach der Steuerformel[7]) errechneten Steuer-PS, so ging der deutsche Auto-Kasko-Verband im Jahre 1925 zu der Brems-PS über. Die Struktur eines solchen kombinierten Tarifs auf Grund der Versicherungssumme und der Brems-PS wird durch obige Tabelle 47 veranschaulicht, die den ab 1. Februar 1927 bei den Verbandsgesellschaften gültigen Tarif wiedergibt.

b) Die Pferdestärke allein.

Einen weiteren wichtigen Schritt in der Tarifierung des Kaskorisikos bedeutet die völlige Abkehr von der Versicherungssumme.

In der in Heidelberg am 24. April 1928 stattgefundenen Tagung[8]) hat der deutsche Verband der Kraftfahrzeugversicherer die Einführung einer Tarifgrundlage für Personenwagen nur nach Brems-PS beschlossen. Der neue, auf dieser Grundlage fußende Tarif für Privatpersonenwagen[9]), der, wie der neue Tarif für Lastwagen, worüber weiter unten[10]) zu sprechen ist, einen wichtigen Schritt zum Fabrikatstarif bedeutet, wird durch Tabelle 48 in seiner strukturellen Aufmachunng veranschaulicht.

Durch den Fortfall der Versicherungssumme, die im Schadenfall nicht selten zu Unstimmigkeiten zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer führt, ist jeder Wagen voll versichert. Alterszuschläge, wie bei der Grundlage der Versicherungssumme üblich sind, fallen weg. Das Alter des Automobils spielt nur noch bei den Totalschäden eine Rolle, bei denen der Zeitwert des Wagens durch Sachverständige bestimmt werden muß. Bei Teilschäden fallen

---

[7]) Die Steuerformel berücksichtigt Zahl der Zylinder, Bohrung und Hub, nicht aber die tatsächliche Leistung, die bei gleicher Größe des Motors durch erhöhte Tourenzahl wesentlich gesteigert wurde.

[8]) Vgl. VGW 1928, S. 162.

[9]) Vgl. ORev 1928, S. 124.

[10]) S. 207 f.

Tabelle 48.

Deutscher Verbandstarif für Personenwagen.				
Brems-PS	Volldeckung		Mit 100 RM Selbstbeteiligung	
	geschlossene	offene	geschlossene	offene
	Wagen		Wagen	
	RM	RM	RM	RM
bis 10	330.—	320.—	250.—	240.—
11 „ 20	400.—	380.—	300.—	280.—
21 „ 34	570.—	540.—	450.—	420.—
35 „ 45	660.—	620.—	520.—	480.—
46 „ 67	760.—	700.—	600.—	540.—
68 „ 90	880.—	800.—	700.—	620.—
über 90	1050.—	970.—	850.—	770.—

die Abzüge «neu für alt» weg, da alte und neue Wagen gleicher Pferdestärke gleich hoch tarifiert werden.

Eine Differenzierung der Prämie zwischen geschlossenen und offenen Wagen ist durchaus berechtigt. Ferner ist auch nicht zu verkennen, daß eine relativ höhere tarifliche Belastung des Kleinwagens und des alten Wagens, zugunsten neuerer Wagen und teuerer Qualitätswagen, ihrer Berechtigung nicht entbehrt, denn kleine und alte Automobile verursachen meistens relativ größere Ausbesserungskosten und weisen eine größere Häufigkeit der Beschädigung auf als neue und teure Qualitätswagen.

Inwieweit die Gleichstellung von neuen und alten Wagen, sowie die Bevorzugung von Luxuswagen[11]), die ebenfalls nach dem Durchschnittsverfahren tarifiert werden, zu weit geht, könnte nur anhand statistischer Unterlagen untersucht werden. Die Berechtigung einer tariflichen Differenzierung von neuen und alten Wagen ist nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen[12]). Dies dürfte u. E. durch den Umstand erhärtet werden, daß

[11]) Die spezifischen Luxuswagen zeichnen sich aus nicht durch ihre technische Leistungsfähigkeit, sondern vielmehr durch ihre erlesene Ausstattung und die Möglichkeit einer behaglichen Beförderung.

[12]) Vgl. weiter oben S. 200.

der auf reichen statistischen Erfahrungen beruhende nordamerikanische Fabrikatstarif an einer solchen Differenzierung grundsätzlich festhält.

Nicht ganz befriedigend ist nicht nur die einheitliche Tarifierung der spezifischen Luxuswagen, sondern überhaupt das System der Prämienbemessung auf Grund der Brems-PS allein, weil auch hier ein so wichtiger objektiver Faktor wie das Fabrikat tarifmäßig nicht erfaßt wird.

Wird die völlige Abkehr von der Pferdestärke, der Uebergang zum eigentlichen Fabrikatstarif noch als verfrüht erachtet, so ließe sich, u. E. mit großem Vorteil, noch einen Schritt weiter gehen und innerhalb der bestehenden Tarifgrundlage einige Fabrikat-Tarifklassen einführen. Dabei wird vorausgesetzt, daß der deutsche Verband für Kraftfahrzeugversicherer[13]), der seit 1926 eine Schadenstatistik auf breiter Basis und nach dem modernen Hollerith-System führt, die erforderlichen statistischen Grundlagen für eine zweckentsprechende tarifliche Einreihung der Fabrikate besitzt. Dadurch wäre die Möglichkeit geschaffen, innerhalb der gleichen Pferdestärke-Gefahrgemeinschaft die Tarifsätze für die verschiedenen Fabrikate bzw. deren Wagentypen auch nach ihren voraussichtlichen durchschnittlichen Schadenaufwendungen abzustufen, womit auch der Haupteinwand gegen diese sehr fortgeschrittene Tarifgrundlage dahinfallen würde.

3. Gewicht bzw. Tragfähigkeit.

Gewicht und Tragfähigkeit des Automobils sind ebenfalls wichtige objektive Gefahrelemente: jenes in bezug auf den Privatpersonenwagen, diese in bezug auf das Lastautomobil.

Das Eigengewicht des fahrtüchtigen Automobils würde eine brauchbare, jedenfalls einwandfreiere Tarif-

[13]) Wird die gegenwärtige verbandspolitische Krise Deutschlands (vgl. weiter unten S. 235) nicht überwunden, so ist nicht ausgeschlossen, daß statt eines Fortschrittes eher ein Rückschritt im System der Prämienberechnung zu erwarten ist.

grundlage liefern als die Versicherungssumme oder die Steuer-PS. Es spiegelt die tatsächliche Leistungsfähigkeit des Wagens wider, denn es dürfte ohne weiteres klar sein, daß die Stärke des Motors dem Eigengewicht des Automobils angepaßt sein muß, soll dieses den technischen Erfordernissen entsprechen. Daher würde dieser Faktor für die tarifliche Erfassung des Kaskorisikos auch nicht viel anderes bedeuten als die Brems-PS. Gewiß kommt dem Eigengewicht, im Gegensatz zu der Brems-PS, amtlicher Charakter zu, da es durch die Polizeibehörde (Automobilkontrolle) festgestellt und in der Verkehrsbewilligung eines jeden Wagens vermerkt wird. Doch fällt dieser

Tabelle 49.

Deutscher Verbandstarif für Lastwagen.		
Tragfähigkeit	Volldeckung	Mit 100 RM Selbstbeteiligung
	RM	RM
bis 3/4 t	470. —	350. —
über 3/4 „ 1 1/2 t	520. —	400. —
„ 1 1/2 „ 2 1/2 t	500. —	380. —
„ 2 1/2 „ 3 1/2 t	470. —	360. —
„ 3 1/2 „ 5 t	470. —	360. —
über 5 t	470. —	360. —

Vorteil für die Einführung einer Eigengewichts-Tarifgrundlage für Privatpersonenwagen nicht so sehr in die Wagschale[14]).

Für Lastwagen dürfte, statt des Eigengewichtes, eher die Tragfähigkeit des Automobils, die ebenfalls amtlich festgestellt und in jeder Verkehrsbewilligung vorgemerkt wird, als Tarifgrundlage herangezogen werden. Der vorstehende deutsche Verbandstarif[15]) zeigt eine

[14]) Gerlach, Die Kraftwagenversicherung am Wendepunkt, DVZ 1924, S. 235 empfiehlt, das Eigengewicht des betriebsfertigen Wagens auf seine Brauchbarkeit hin für die Beurteilung sowohl des Kasko- als des Haftpflichtrisikos genau zu untersuchen.

[15]) Vgl. ORev 1928, S. 124.

solche Abstufung der Prämien nach Tragfähigkeit des Automobils.

Die Tragkraft allein stellt unserer Ansicht nach ebenfalls keine einwandfreie Tarifgrundlage dar. Eine Verbesserung dieser Grundlage könnte auch hier erzielt werden durch Einführung einer zweiten Prämienabstufung nach Fabrikat-Gefahrenklassen.

4. Die Zahl der gefahrenen Kilometer.

Die Frage, ob nicht die Zahl der zurückgelegten Kilometer bzw. Meilen als Grundlage zur individuellen Erfassung des Kaskorisikos herangezogen werden soll, ist naheliegend, wenn man bedenkt, daß keine der bereits besprochenen Bemessungsgrundlagen die Intensität der Automobilverwendung besonders berücksichtigt.

Die Heranziehung einer solchen Grundlage zur Prämienberechnung, mag sie auch vom theoretischen Standpunkt aus berechtigt sein, birgt jedoch große praktische Schwierigkeiten in sich. Zunächst fragt es sich, ob eine zuverlässige Messung des zurückgelegten Weges leicht möglich ist, und ob Uebervorteilungsversuche seitens des Versicherungsnehmers dadurch nicht alimentiert werden. Jedenfalls dürften nur zuverlässige Zähler in Betracht kommen, die außerdem so beschaffen sein sollten, daß sie für die Kontrollorgane der versichernden Gesellschaft derart abgesperrt werden könnten, daß Eingriffe des Fahrpersonals oder Dritter ausgeschlossen wären.

Die Ablesung müßte notwendigerweise je zu Beginn und am Schlusse der Versicherungsperiode vorgenommen werden. Die jährliche Durchschnittsprämie wäre auf Grund der geschätzten Kilometerzahl zu berechnen und am Ende der Versicherungsperiode anhand der durch die Ablesung festgestellten Zahl der tatsächlich zurückgelegten Kilometer zu berichtigen. Auch eine Mindestprämie müßte vorgesehen werden, damit der Versicherer auch bei nicht oder unwesentlicher Inanspruchnahme des Automobils auf

seine Rechnung kommen könnte. Andererseits wäre auch eine topographische Abstufung der Prämien zu erwägen, denn neben der Intensität der Automobilverwendung ist auch die Intensität des Straßenverkehrs und die Beschaffenheit der Straßen von großer Bedeutung.

Der größte betriebswirtschaftliche Nachteil bei der Durchführung dieses Systems liegt, abgesehen von der Notwendigkeit von Zwischen-Inspektionen durch die Organe der Gesellschaft, in der kostspieligen Ueberprüfung des Zählers zu Beginn und am Ende der Versicherungsperiode. Diese Ueberprüfung ist aber als die wesentlichste Voraussetzung für die Anwendbarkeit dieses Systems der Prämienberechnung anzusehen. Dieses System hat hinsichtlich des Kaskorisikos jedoch noch in keinem Lande Eingang gefunden. Dagegen ist zu erwähnen, daß in den Vereinigten Staaten bei der Versicherung von fünf oder mehr Taxametern gegen Haftpflicht eine solche Grundlage vielfach üblich ist[16]).

B. Der Fabrikatstarif.

Der Fabrikatstarif[17]), der bis heute bloß in Nordamerika Anwendung gefunden hat, bedeutet die höchste Entwicklungsstufe der objektiven tariflichen Erfassung des Kaskorisikos.

Bevor auf die Tarifierung der einzelnen Hauptrisiken übergegangen wird, soll vorausgeschickt werden, daß sowohl in den Vereinigten Staaten als auch in Kanada folgende vier allgemeine tarifpolitische auf die Verwendung des Automobils bezügliche Haupt-Gefahrenklassen unterschieden werden:

---

[16]) Vgl. Martinoli, Automobilversicherung in den Vereinigten Staaten. WVZ Band 28, S. 287.

[17]) Die für diese Untersuchung herangezogenen Tarifsätze sind den Verbandstarifen entnommen worden und zwar für die U. S. A. dem Eastern Manual 1927 und für Kanada dem Automobile Manual 1927.

1. Privatpersonenautomobile,
2. Handelsautomobile,
3. Automobile zu öffentlichen Zwecken,
4. Wagen von Automobilhändlern und Automobil-Fabriken.

1. Der reine Kaskotarif.

a) Das Selbstbeteiligungs- und Deckungssystem.

Eine wichtige strukturelle Besonderheit des nordamerikanischen Tarifs für die reine Kaskoversicherung liegt auf dem Gebiet der Selbstbeteiligung, die nicht zu verwechseln ist mit der Franchise (franchise d'avarie). Während bei der Franchise der Versicherer für Schäden, die den Franchise-Betrag übersteigen, die volle Entschädigung zu leisten hat, hat der Versicherungsnehmer bei der Selbstbeteiligung von jedem Schaden den Betrag der Selbstbeteiligung selbst zu tragen. Die Selbstbeteiligung hat auch eine erzieherische Funktion: sie soll das Verantwortungsgefühl des Versicherungsnehmers stärken und ihn zur Sorgfalt in der Behandlung und der Instandhaltung seines Wagens erziehen. Wird die erforderliche Sorgfalt angewendet, um kleinen Schäden vorzubeugen, so werden vielfach auch größere Schäden vermieden.

Während in Europa bei der Vereinbarung einer Selbstbeteiligung die Kaskoprämie meistens auf Grund eines Rabattsystems ermittelt wird, haben sich in Nordamerika folgende selbständige Deckungsformen herausgebildet:

In den Vereinigten Staaten:

1. Volldeckung,
2. 50 Dollars Selbstbeteiligung,
3. 100 - -
4. 250 - -
5. 500 - -

In Kanada:

1. Volldeckung,
2. 25 Dollars Selbstbeteiligung,
3. 50 - -
4. 100 - -

Dabei ist zu bemerken, daß in bezug auf die Vereinigten Staaten die fünfte Deckungsform bloß für Autobusse in Frage kommt, während die erste und die zweite Deckungsform auf sie nicht anwendbar sind.

b) Der Tarif für Privatpersonenautomobile.

Die wichtigsten Faktoren zur Tarifierung der Privatpersonenautomobile sind, neben dem topographischen Faktor, Fabrikat, Typ und Alter des Automobils. Fabrikat und topographischer Faktor sind von bestimmendem Einfluß.

In den Vereinigten Staaten kennt der Verbandstarif in bezug auf das Fabrikat mehr als 250 Positionen. In bezug auf den topographischen Faktor ist das Gebiet der U. S. A. in 35 tarifpolitische Territorium eingeteilt, die in fünf Gefahrenzonen (Tarifklassen) zusammengefaßt sind. Was Typ und Alter des Wagens anbelangt, so wird unterschieden zwischen offenen und geschlossenen Wagen einerseits und neuen und alten Wagen anderseits. Neben dem Wagen von permanent geschlossenem Typ ist tarifpolitisch als geschlossener Wagen zu betrachten auch derjenige Wagen mit permanentem Dach und schiebbaren Seiten mit Glasfenstern bzw. mit beweglichem Dach und Glasseiten (convertible car). Für die Differenzierung der Prämie zwischen offenen und geschlossenen Wagen spricht vornehmlich das Glasrisiko mit. Als neue Wagen gelten die nicht länger als sechs Monate vor dem Versicherungsabschluß neu gekauften Wagen; die andern sind als alte Wagen zu tarifieren.

Die strukturelle Gestaltung des Tarifs der Privatpersonenautomobile wird am besten durch folgendes Schema (Tabelle 50) veranschaulicht, worin die Prämien-

U. S. A. Tabelle 50.

Reiner Kaskotarif für Privatpersonenautomobile.

Fabrikat	Gefahrzone bzw. (Territorien)	Wagentyp	Vollde ckung		50 $ Selbstbeteiligung		100 $ Selbstbeteiligung	
			Neue Wagen $	Alte Wagen $	Neue Wagen $	Alte Wagen $	Neue Wagen $	Alte Wagen $
Renault Modell 18—22 1926 bis 1927	I (1)	offen	340	272	174	130	101	71
		geschl.	348	278	184	138	110	77
	II (2—8)	offen	264	211	132	99	91	64
		geschl.	269	215	140	105	100	70
	III (9—24)	offen	183	146	86	65	69	48
		geschl.	187	150	92	69	76	53
	IV (25—31)	offen	144	115	77	58	63	44
		geschl.	148	118	82	62	69	48
	V (32—35)	offen	120	96	70	53	53	38
		geschl.	123	98	74	56	58	41
Buick Standard Six 1925 bis 1927	I (1)	offen	275	220	90	67	38	27
		geschl.	297	238	107	81	47	33
	II (2—8)	offen	213	170	68	51	34	24
		geschl.	230	185	82	61	43	30
	III (9—24)	offen	148	118	45	34	25	18
		geschl.	159	128	53	40	31	22
	IV (25—31)	offen	116	93	40	30	23	17
		geschl.	126	102	47	35	29	21
	V (32—35)	offen	96	78	36	28	19	14
		geschl.	104	83	43	33	24	18
Overland Modell 4 und 91 1920 bis 1926	I (1)	offen	174	139	38	29	17	12
		geschl.	237	189	69	52	27	19
	II (2—8)	offen	135	108	29	22	14	11
		geschl.	183	146	53	40	25	18
	III (9—24)	offen	93	75	18	14	12	10
		geschl.	127	102	35	26	19	14
	IV (25—31)	offen	74	59	17	13	11	10
		geschl.	101	81	31	23	17	12
	V (32—35)	offen	60	48	15	11	10	10
		geschl.	83	68	28	21	14	11

Kanada. Reiner Kaskotarif für Privatpersonenautomobile. Tabelle 51.

Fabrikatsgefahrenklasse	I. Gefahrzone				II. Gefahrzone				III. Gefahrzone				IV. Gefahrzone			
	Volldeckg.	Selbstbeteiligung			Volldeckg.	Selbstbeteiligung			Volldeckg.	Selbstbeteiligung			Volldeckg.	Selbstbeteiligung		
	$	$ 25 $	$ 50 $	$ 100 $	$	$ 25 $	$ 50 $	$ 100 $	$	$ 25 $	$ 50 $	$ 100 $	$	$ 25 $	$ 50 $	$ 100 $
1	83	40	27	12	72	32	20	9	56	32	20	9	47	22	15	8
2	95	48	33	17	84	40	25	13	65	40	25	13	55	27	19	12
3	108	56	40	22	95	47	31	16	74	47	31	16	63	31	22	15
4	121	64	46	28	107	54	36	20	83	54	36	20	71	36	26	19
5	133	72	52	33	119	61	41	23	92	61	41	23	79	40	30	22
6	146	80	59	39	130	68	47	27	101	68	47	27	87	45	33	26
7	158	88	66	44	142	76	52	31	110	76	52	31	95	49	37	30
8	171	96	72	49	154	83	58	34	119	83	58	34	103	54	40	33
9	178	100	75	52	160	85	61	38	123	85	61	38	107	57	43	35
10	185	103	77	55	166	88	65	41	128	88	65	41	111	59	46	37
11	193	107	80	58	173	91	68	45	132	91	68	45	114	62	49	39
12	200	111	83	60	179	94	72	49	137	94	72	49	118	65	51	40
13	207	114	85	63	185	96	76	52	141	96	76	52	121	68	54	42
14	214	118	88	66	192	99	79	56	146	99	79	56	125	70	57	44
15	221	121	91	68	198	102	83	59	150	102	83	59	129	73	59	46

sätze von drei verschiedenen Fabrikaten, je eines der höchst-, der mittel- und der niedrigst tarifierten Wagen (im ganzen kennt man zehn Fabrikat-Gefahrenklassen) zusammengestellt sind und zwar separat für die drei ersten Deckungsformen[18]). Die Tarifsätze verstehen sich durchweg für Benzin- und Dampfautomobile; die Elektromobile genießen einen Rabatt von 25%.

In bezug auf die vierte Deckungsform (250 Dollars Selbstbeteiligung), bei der die Prämiensätze natürlich sehr billig sind (5 bis 32 Dollars), wird der topographische Faktor nicht mehr berücksichtigt und ein Unterschied zwischen neuen und alten Wagen nicht mehr gemacht. Abgesehen von der Differenzierung zwischen offenen und geschlossenen Wagen wird hier die Prämie bloß nach dem Fabrikat abgestuft.

Die in Kanada übliche, ebenfalls sehr interessante Struktur der Prämienbemessung für Privatpersonenautomobile wird durch vorige Tabelle 51 veranschaulicht. Die Tarifsätze verstehen sich auch hier für Benzin- und Dampfautomobile. Bei den Elektromobilen stuft sich die Prämie bloß nach dem topographischen Faktor ab. Eine Gliederung nach Fabrikaten ist überflüssig, zumal eine sehr beschränkte Zahl Marken in Betracht kommt (Detroit; Milburn; Ohio; Rauch & Lang). Eine Differenzierung zwischen offenen und geschlossenen Wagen wird dadurch erzielt, daß der geschlossene Wagen je nach Fabrikat eine bis drei Tarifklassen höher eingereiht wird als der offene Wagen.

Diese auf Grund von reichen statistischen Erfahrungen aufgebauten nordamerikanischen Tarife zeigen mit aller Deutlichkeit, welche Bedeutung dem Fabrikat und dem topographischen Faktor als Tarifgrundlagen zukommt.

Bemerkenswert ist sowohl in den U. S. A. als in Kanada die Rabattgewährung in bezug auf die Anbringung von Stoßstangen (bumpers), eines von den Underwriter's

[18]) Vgl. weiter oben S. 210.

Laboratories geprüften Fabrikats. Für Front-Kaskopuffer (front bumpers) kommt ein Rabatt von 10%, für hinten angebrachte Stoßstangen (rear bumpers) 2½%, beides zusammen 12½% in Betracht.

c) Der Tarif für Handelsautomobile.

Bei der Tarifierung der Handelswagen kommen, wie bei den Privatpersonenwagen, das Fabrikat, die gleiche Gefahrzone und das Alter des Automobils in Betracht. Zudem werden noch zwei neue Gafahrelemente tarifmäßig berücksichtigt, die von großem Einfluß sind: die Tonnentragfähigkeit und die Verwendungsart des Automobils bzw. die Art des Geschäfts des Automobilhalters. Bei der sog. 250 Dollars Deductible (250-Dollars-Selbstbeteiligungs-Deckungsform) gelangt auch bei den Handelswagen der reine Fabrikatstarif zur Anwendung.

Während Tabelle 52 uns die Prämienabstufung eines Buick-Lastwagens mit ½ oder ¾ Tonnen Tragkraft, separat für die vier Deckungsformen Volldeckung, 50-, 100- und 250-Dollars-Selbstbeteiligung zeigt, gewährt Tabelle 53 einen Einblick in die Staffelung der Prämie nach Fabrikat und Gefahrzone in bezug auf die Volldeckung. Dabei sind Fabrikate und Tragkraft-Typen so ausgewählt, daß fast alle in den Vereinigten Staaten im Jahre 1927 gültig gewesenen Tarifklassen in bezug auf Benzin- und Dampfautomobile vertreten sind. Dieselben Tarifsätze, abgesehen von der niedrigsten Tarifklasse, gelten, nach Abzug von 25%, auch für Elektromobile.

Es ist besonders hervorzuheben, daß alle diese Tarifsätze nicht Anwendung finden u. a. auf Kranken- und Leichenwagen, auf Schleppwagen, sowie auf Wagen im Dienste von Gepäckträgern, Kohlenhändlern, Frachtführern, Großhändlern und Warenhäusern; ferner auf Automobile, die bestimmt sind für Notfälle jeder Art (emergency Automobiles). Auf diese Wagen wird in der Regel ein Zuschlag von 100% berechnet. Diese Doppeltarifierung fin-

Reiner Kaskotarif für Handelsautomobile.

U. S. A. Buick 1/2 und 3/4 Tonnen Tabelle 52.

Gefahrzone	Volldeckung		$ 50 Selbstbeteiligung		$ 100 Selbstbeteiligung		$ 250 Selbstbeteiligung
	Neue Wagen $	Alte Wagen $	Neue Wagen $	Alte Wagen $	Neue Wagen $	Alte Wagen $	Neue und alte Wagen $
I	209	188	74	62	32	27	10
II	162	146	55	47	29	25	10
III	112	102	36	31	22	19	10
IV	89	80	33	28	20	17	10
V	73	66	29	25	17	14	10

U. S. A. Volldeckung Tabelle 53.

Fabrikat	Gefahrzone	Neue Wagen $	Alte Wagen $	Neue Wagen $	Alte Wagen $	Neue Wagen $	Alte Wagen $
		Tonnentragfähigkeit					
		1/2 und 1		3/4		1: Modell vor 1923	
Chevrolet	I	132	119	209	188	226	204
	II	102	92	162	146	174	157
	III	70	64	112	102	121	109
	IV	56	51	89	80	96	86
	V	46	41	73	66	79	71
		1 1/4		2		3 1/2	
Commerce	I	232	209	240	216	259	233
	II	180	162	185	167	200	180
	III	126	113	129	116	139	125
	IV	99	89	102	92	110	99
	V	82	74	84	76	91	82
		2 1/2		3 1/2 und 6		10	
Doane	I	244	220	251	226	264	239
	II	189	170	194	175	204	184
	III	131	118	134	121	143	128
	IV	104	94	106	96	113	102
	V	86	78	89	80	93	84

NB. Je nach der Art des Geschäfts des Versicherungsnehmers unterliegen obenstehende Tarifsätze einem Zuschlag von 100%. Vgl. hiezu Seite 215.

det in der mutmaßlichen Intensität der Verwendung ihre Begründung.

Der kanadische Tarif berücksichtigt die gleichen Faktoren und seine strukturelle Aufmachung entspricht derjenigen in bezug auf die Privatpersonenautomobile. Die verschiedenen Fabrikate werden unter den fünfzehn Gefahrenklassen[19]) und nach der Tonnentragfähigkeit besonders klassifiziert. Die Tarifsätze sind, im Gegensatz zu den U. S. A., niedriger als diejenigen für Privatpersonenautomobile. In bezug auf die Volldeckung schwanken sie je nach Fabrikat, Tonnentragfähigkeit und Gefahrzone von 38 bis 173 Dollars.

Für die Anbringung von Stoßstangen (bumpers) oder Kühlerschützern (radiator guard) wird in Nordamerika allgemein ein Rabatt von 5% gewährt.

d) Der Tarif für Automobile zu öffentlichen Zwecken.

Tarifpolitisch werden die Automobile zu öffentlichen Zwecken schlechthin in folgende Gefahrenklassen eingeteilt:

1. Privat-Mietautomobile,
2. Oeffentliche Mietautomobile,
3. Taxameter und
4. Omnibusse.

Die Prämie für das Privat-Mietautomobil (private livery automobile), worunter ein Privatpersonenwagen ohne Tachometer zu verstehen ist, der ab Garage und vom Chauffeur begleitet gemietet wird und zu Gesellschafts- und Tourenfahrten dient, beträgt in den U. S. A. anderthalbmal die gewöhnliche Prämie für Privatpersonenautomobile gleichen Fabrikats und Typs.

Als öffentliches Mietautomobil (public livery automobile) ist zu verstehen ein Privatpersonenwagen ohne Tachometer, der von Garagenständen, Sta-

[19]) Vgl. Tabelle 51, S. 213.

tionen, öffentlichen Plätzen usw. zwecks Personentransports abgerufen und pro Stunde, Tag oder Fahrt gemietet werden kann, insofern er nicht als Omnibus verwendet wird. Das öffentliche Mietautomobil wird wie der Taxameter (taxicab), d. h. das mit Tachometer versehene Privatpersonenautomobil mit einer höchsten Sitzkapazität von 7 Personen, doppelt so hoch tarifiert wie die gewöhnlichen Privatpersonen- und Handelswagen.

Die Prämie für Omnibusse (busses) wird in den U. S. A., wie Tabelle 54 zeigt, bloß nach Katalogpreis des Wagens abgestuft.

Tabelle 54.

U. S. A.	Bus-Tarif		
Katalogpreis	Volldeckung	250 $ Selbstbeteiligung	500 $ Selbstbeteiligung
bis $	$	$	$
900	328	43	24
1200	380	61	41
1600	410	78	52
2200	422	93	62
3000	436	109	73
4000	444	124	83
6000	456	141	94
8500	470	160	107
11000	485	178	119
14000	490	188	129
17000	500	198	138
20000	510	207	147
25000	520	216	156
darüber	530	225	165

In Kanada werden Mietautomobile zu 150% der entsprechenden Prämie für Privatpersonenautomobile in Dekkung genommen. Taxameter und Omnibusse werden doppelt so hoch tarifiert wie die gewöhnlichen Privatpersonen- bzw. Handelswagen.

2. Der Diebstahltarif.

Die Prämienbemessung der Diebstahlversicherung ist in Nordamerika vom Fabrikat, vom topographischen Faktor und vom Versicherungswert abhängig.

In bezug auf die Tarifierung der Privatpersonenautomobile unterscheidet der kanadische Tarif (Tabelle 55) fünf Gefahrenklassen und drei Gefahrzonen.

Tabelle 55.

Kanadischer Diebstahltarif für Privatpersonenwagen.

Gefahrzone	Fabrikat-Tarifklassen				
	I	II	III	IV	V
	$	$	$	$	$
1	0.20	0.25	0.45	0.65	1.10
2	0.20	0.40	0.70	1.15	1.80
3	0.30	0.70	2.00	3.15	4.95

Die Tarifsätze, die bloß auf Benzin- und Dampfwagen angewendet werden, verstehen sich allgemein für 100 Dollars Versicherungssumme. Elektromobile werden nach dem einheitlichen Satz von 1 $^0/_{00}$ tarifiert. Reiseeffekten können gegen eine Zusatzprämie für die erste und die zweite Zone von 4½% (Mindestprämie 4.50 Dollars) und für die dritte Zone von 9% der Versicherungssumme (Mindestprämie 9 Dollars) mitversichert werden.

Die noch verfeinertere Tarifierung des Diebstahlrisikos des Privatpersonenautomobils in den Vereinigten Staaten wird durch Tabelle 56 veranschaulicht. Die hierin enthaltenen auf statistischen Grundlagen beruhenden Tarifsätze, die sich durchweg für 100 Dollars Versicherungssumme und für 50 Dollars Selbstbeteiligung an jedem durch Diebstahl von Reiseeffekten erwachsenden Schaden verstehen[20]), zeigen mit aller Deutlichkeit, wie verfehlt es ist, auch bei der Berechnung der Diebstahlprämie das Fabrikat nicht berücksichtigen zu wollen.

Bei der Tarifierung der Handelswagen (Tabelle 57), die von den gleichen Faktoren wie bei den Privatpersonenautomobilen beherrscht wird (bei wenigen Fabrikaten ist auch bezüglich des Diebstahlrisikos eine

[20]) Vgl. Martinoli, Automobilversicherung in den Vereinigten Staaten. WVZ Band 28, Heft 3, S. 277 f.

Diebstahltarif.

U. S. A. a) Privatpersonenwagen. Tabelle 56.

Gefahrenklassen	Fabrikat: Prototypen	Tarifklassen I	II	III	IV	V
		Gefahrzone				
		$	$	$	$	$
1	Locomobile, Mod. 90	0.30	0.20	0.15	0.15	0.15
2	Isotta-Fraschini	0.40	0.25	0.20	0.15	0.15
3	Reo	1.10	0.70	0.55	0.40	0.30
4	Renault, Mod. 10 KZ	1.25	0.80	0.65	0.45	0.35
5	Stutz, Serie 690	1.30	0.85	0.70	0.50	0.35
6	Fiat, Mod. 505	1.50	1.00	0.80	0.55	0.40
7	Dodge	1.55	1.00	0.80	0.60	0.40
8	Overland	1.85	1.20	0.95	0.70	0.45
9	Studebaker	2.00	1.30	1.05	0.75	0.50
10	Pontiac	2.15	1.40	1.15	0.80	0.55
11	Buick	2.30	1.50	1.20	0.90	0.60
12	Oldsmobile, Mod. 1927	2.35	1.50	1.20	0.90	0.60
13	Chrysler, Mod. 60	2.45	1.60	1.30	0.90	0.65
14	Paige	3.60	2.35	1.90	1.35	0.95
15	Chevrolet K. 490	4.25	2.80	2.20	1.60	1.15
16	Ford 1912 bis 1927	6.65	4.30	3.45	2.50	1.75

b) Handelswagen. Tabelle 57.

		$	$	$	$	$
1	Elektromobile	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
2	Martini 1½ To.	0.20	0.20	0.15	0.10	0.10
3	Fiat 1 To.	0.45	0.45	0.30	0.20	0.20
4	Ford	0.65	0.65	0.45	0.30	0.30

Prämien-Differenzierung nach Tonnentragfähigkeit zu konstatieren), schwanken die Tarifsätze von 1 bis 6,5% der Versicherungssumme. Daß diese bedeutend billiger sind als diejenigen der Privatpersonenautomobile, ist durchaus verständlich, denn die Wahrscheinlichkeit gestohlen zu werden, ist bei schweren Lastwagen eine viel niedrigere als z. B. bei populären Personenwagen.

In Kanada wird eine Prämiendifferenzierung bloß nach Fabrikat vorgenommen. Es bestehen drei Fabrikat-

Tarifklassen mit folgenden einheitlichen Prämiensätzen: 1, 1,5 und 4,5 ‰ der Versicherungssumme.

Elektrische Wagen, sowohl Privatpersonen- als Handelswagen und Traktoren, werden in Nordamerika überhaupt einheitlich zum Satz von 1 ‰ der Versicherungssumme tarifiert.

3. Der Feuertarif.

Für die tarifmäßige Erfassung des Feuerrisikos in bezug auf Privatpersonenautomobile kommen als Grundlagen sowohl in den Vereinigten Staaten als in Kanada, das Fabrikat, das Alter des Automobils, sowie der topographische Faktor in Betracht. Auffallend ist bei dem Tarif der Vereinigten Staaten (Tabelle 58) die große Spezialisierung in bezug auf das Fabrikat: dieser unterscheidet acht Fabrikat-Tarifklassen, während der kanadische Tarif (Tabelle 59) deren bloß zwei kennt. Als Prototypen dieser Tarifklassen, um je ein bekanntes Fabrikat herauszugreifen, erwähnen wir: Cadillac (I.), Renault (II.), Buick (III.), Fiat 501 (IV.), Chandler (V.), Ford bis 1927 (VI.), Chevrolet (VII.); in die VIII. Tarifklasse gehören die Dampfwagen überhaupt. Die Tarifsätze, die sich auch bei der Feuerversicherung grundsätzlich für je 100 Dollars Versicherungssumme verstehen, sind in den Vereinigten Staaten allgemein niedriger als in Kanada.

Bei der Prämienbemessung der Handelswagen weist der Tarif der Vereinigten Staaten (Tabelle 61) wiederum eine weitergehende Prämienabstufung nach Fabrikat auf als der kanadische Tarif (Tabelle 60). Während aber dieser die Staffelung der Prämien nach Gefahrzonen beibehält, berücksichtigt der Tarif der Vereinigten Staaten den topographischen Faktor bei der Beurteilung des Handelswagenrisikos nicht mehr.

Die elektrischen Wagen, sowohl die Personen- als die Handelswagen, werden in den Vereinigten Staaten einheitlich nach den Sätzen von 5, 7,5 und 10 ‰ der

Feuertarif für Privatpersonenautomobile.

a) Vereinigte Staaten.

Tabelle 58.

Fabrikat-Tarifklassen	Altersgruppe 1 (bis zu 6 Monaten)			Altersgruppe 2 (bis zu 18 Monaten)			Altersgruppe 3 (bis zu 30 Monaten)			Altersgruppe 4 (über 30 Monate)		
	Gefahrzone			Gefahrzone			Gefahrzone			Gefahrzone		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
	in Dollars											
I	0.25	0.20	0.15	0.35	0.25	0.20	0.40	0.35	0.25	0.50	0.40	0.35
II	0.30	0.25	0.20	0.35	0.30	0.25	0.45	0.35	0.30	0.55	0.45	0.40
III	0.40	0.35	0.25	0.55	0.45	0.35	0.65	0.55	0.45	0.80	0.65	0.55
IV	0.45	0.35	0.30	0.60	0.50	0.40	0.70	0.60	0.50	0.90	0.75	0.60
V	0.60	0.50	0.40	0.80	0.65	0.55	0.95	0.80	0.65	1.20	1.00	0.80
VI	0.65	0.55	0.45	0.85	0.70	0.60	1.05	0.90	0.70	1 35	1.10	0.90
VII	0.75	0.60	0.50	0.95	0.80	0.65	1.20	1.00	0.80	1.50	1.20	1.00
VIII	0.80	0.65	0.55	1.05	0.85	0.70	1.30	1.10	0.85	1.65	1.35	1.10

b) Kanada

Tabelle 59.

Altersgruppen		Fabrikats-Tarifklasse I				Fabrikats-Tarifklasse II			
		Gefahrzone				Gefahrzone			
		A	B	C	D	A	B	C	D
		in Dollars							
1	Bis zu 6 Monaten	0.45	0.45	0.90	1.35	0.70	0.70	1.60	1.60
2	Bis zu 18 Monaten	0.55	0.60	1.00	1.45	0.90	1.05	1.80	1.80
3	Bis zu 30 Monaten	0.65	0.70	1.10	1 55	1.60	1.80	2.50	2.50
4	Bis zu 42 Monaten	0.90	1.00	1.35	1.80	2.35	2.50	3.25	3.25
5	Ueber 42 Monate	1.35	1.45	1.80	2.25	2.95	3.15	3.85	3.85

Feuertarif für Handelsautomobile.

a) Kanada.

Tabelle 60.

Altersgruppe	Tarifklasse I			Tarifklasse II			Tarifklasse III		
	Gefahrzone			Gefahrzone			Gefahrzone		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
	in Dollars								
1	0.50	0.95	1.40	0.55	1.00	1.45	0.60	1.05	1.50
2	0.60	1.05	1.50	0.65	1.10	1.55	0.70	1.15	1.60
3	0.75	1.20	1.65	0.90	1.35	1.80	1.10	1.55	2.00
4	1.00	1.45	1.90	1.10	1.55	2.00	1.50	1.95	2.40
5	1.35	1.80	2.25	1.55	2.00	2.45	2.00	2.45	2.90

b) Vereinigte Staaten.

Tabelle 61.

Altersgruppe	Fabrikat-Tarifklassen				
	I	II	III	IV	V
	in Dollars				
1	0.95	1.00	1.10	1.55	1.70
2	1.30	1.40	1.55	2.15	2.35
3	1.90	2.00	2.20	3.05	3.35

Versicherungssumme, je nach dem Alter des Automobils, tarifiert. In Kanada werden dagegen die Prämien für Elektromobile genau gleich gestaffelt nach topographischem Faktor und nach dem Alter des Automobils wie für die Benzinwagen. In bezug auf das Fabrikat werden sie aber einheitlich in die erste billigste Tarifklasse für Personen- bzw. Handelswagen eingereiht (Vgl. Tabellen 59 und 60).

Bei den Automobilen zu öffentlichen Zwecken wird keine besondere tarifliche Abstufung vorgenommen; es gelangen vielmehr, je nach Fabrikat und Typ des Automobils, die üblichen Tarifsätze der Privatpersonen- bzw. der Handelswagen zur Anwendung unter Hinzurechnung bestimmter prozentualer Zuschläge oder Fixierung bestimmter Mindestprämien.

C. Der Kaskotarif für Automobilfabriken und -handlungen.

Hier soll nur der nordamerikanische Kaskotarif besprochen werden, weil das Automobilhändlerrisiko[21]) auf dem europäischen Festlande individuell behandelt wird und daher die Rahmengrundsätze meistens noch fehlen, innerhalb deren die Deckung dieses Gefahrenkomplexes nicht vom Standpunkt des einzelnen Versicherers, sondern vielmehr vom allgemeinen betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus sich zu gestalten hat. Auf die Tarifierung der englischen Motor Trade Risks[22]) kann an dieser Stelle deshalb nicht eingegangen werden, weil infolge der in England abgeschlossenen Integration auf dem Gebiete der Automobilversicherung eine tarifpolitische Ausscheidung der spezifischen Kaskogefahren der Automobilfabriken und -handlungen, die uns hier allein interessieren, nicht möglich ist.

Da die Deckung des Diebstahl- und des Feuerrisikos sich vorwiegend im Rahmen der regulären Diebstahl- und Feuerversicherung hält und daher die Art der Tarifierung dieser Risiken auch keine Besonderheit bietet, wird hierauf bezüglich auf das bei der Besprechung des Fabrikatstarifs[23]) Gesagte verwiesen.

Das reine Kaskorisiko der Automobilfabriken besteht fast ausschließlich in der Kaskogefahr während der Fahrten von der Fabrik bzw. andern Sammelplätzen zu den Verkaufslokalitäten. Dieses spezielle Risiko, das «Drive-Away»-Risiko, wie es in Nordamerika genannt wird, wird in den Vereinigten Staaten zu den gewöhnlichen Kaskoprämien, pro rata temporis berechnet, gedeckt, unter Berücksichtigung bestimmter Mindestprämien für jedes Automobil und jede Fahrt. Für Privatpersonenwagen gelten z. B. folgende Mindestprämien:

---

[21]) Vgl. weiter oben S. 50 ff.

[22]) Vgl. Geilinger und Oram, Motor Vehicle Insurance, London 1923, S. 194 ff.

[23]) S. 218 ff. bezüglich des Diebstahl- und S. 221 ff. bezüglich des Feuer-Tarifs.

Tabelle 62.

Katalogpreis der Wagen	Voll-deckung	50 $	100 $	250 $
		Selbstbeteiligung		
	$	$	$	$
bis 900	48	7	3	2
bis 2200	54	11	6	4
bis 4000	60	16	10	7
über 4000	66	21	15	11

Die Mindestprämien für Handelswagen richten sich sowohl nach Katalogpreis als auch nach der Tarifklasse der betreffenden Wagentypen. Die sukzessive Verwendung des Wagens zu Demonstrationszwecken gilt allgemein als in die Versicherung eingeschlossen.

Für die Automobilhändler kommen in Nordamerika für die Deckung des reinen Kaskorisikos folgende Tarifgrundlagen in Betracht:

1. das System der einzeln aufgeführten Wagen (Specified Car Basis),
2. das System der namentlich aufgeführten Fahrer (Named Driver bzw. Chauffeur Basis),
3. die sogenannte Automatische Deckung (Automatic Coverage) und
4. das Lohnsystem (Payroll Basis).

1. Beim System der einzeln aufgeführten Wagen handelt es sich um die Versicherung eines fest umrissenen Automobilparks, nämlich der in der Police identifizierten Automobile. Während in Kanada die üblichen individuellen Prämiensätze zur Anwendung gelangen, wird in den Vereinigten Staaten auf die betreffenden pro rata Tarifsätze ein Zuschlag von 25% hinzugerechnet. Um der infolge der großen Kurzfristigkeit des Deckungsbedürfnisses in bezug auf Versuchs-, Vorführungs- und Unterrichtsfahrten entstehenden Verwässerung der Tarifsätze entgegenzuwirken, wird in den Vereinigten Staaten eine Mindestprämie von 10% der normalen Jahresprämie aufgestellt. Diese darf aber keinenfalls weniger als einen

Dollar betragen. In Kanada gelten als Mindestprämien für Volldeckung 10 Dollars, für 25 Dollars Selbstbeteiligung 7 Dollars, für 50 Dollars Selbstbeteiligung 5 Dollars und für 100 Dollars Selbstbeteiligung 3 Dollars.

2. Bei der in Kanada sogenannten Automatischen Deckung, die der Blankopolice (Blanket Policy) der Vereinigten Staaten mutatis mutandis entspricht, ist der gesamte Automobilpark des Versicherungsnehmers in seiner dynamischen Zusammensetzung während der ganzen Versicherungsdauer gedeckt.

Bei der Uebergabe der Police ist eine Vorprämie zu bezahlen, die der Summe der Wageneinheitsprämien aller zu dieser Zeit im Dienste des Versicherungsnehmers stehenden und in der Police bezeichneten Automobile entspricht.

Als Unterlage zur definitiven Prämienberechnung dienen die vom Versicherungsnehmer für den Bestand eines jeden Einstellraums besonders zu führenden chronologischen Register. Sie haben genau Auskunft zu geben über das Datum des Kaufs, des Verkaufs, sowie der sonstigen Verfügungen, Außerbetrieb- und Wiederinbetriebsetzung der Wagen. Eine Abschrift dieser Register ist am Ende eines Kalendermonats der Gesellschaft zu überreichen. Auf Grund dieser monatlichen Berichterstattung berechnet dann die Gesellschaft die erforderlichen Prämienkorrekturen, die erst beim Ablauf der Versicherungsperiode verrechnet werden. Gegenseitiges Vertrauen muß hier natürlich vorausgesetzt werden. Der Versicherer behält sich aber grundsätzlich das Recht vor, jederzeit innerhalb der Versicherungsdauer die versicherten Automobile sowie die Register des Versicherungsnehmers zu besichtigen.

Als Mindestprämie der automatischen Deckung Kanadas kommt die Summe der vollen Jahresprämien der fünf höchsttarifierten zu Beginn der Versicherungsdauer im Besitze des Versicherungsnehmers stehenden Automobile in Betracht. In den Vereinigten Staaten gilt für die Blankopolice die gleiche Mindestprämie wie beim System der

einzeln aufgeführten Wagen (10% der normalen Jahresprämie eines jeden Automobils, mindestens aber ein Dollar pro Wagen).

3. Während das System der namentlich aufgeführten Fahrer in den Vereinigten Staaten nur in bezug auf das Haftpflichtrisiko angewendet wird, kommt es in Kanada auch für die reine Kaskoversicherung in Betracht. Dadurch werden nur die von einem der in der Police besonders aufgeführten Führer oder von einer unter dessen ständiger Aufsicht stehenden Person gesteuerten Wagen gedeckt. In die Versicherung sind also auch Vorführungs- und Unterrichtsfahrten eingeschlossen.

Dieses System sucht die Intensität der Automobilverwendung auf dem Wege der Arbeitsleistung des Chauffeurs tarifmäßig zu erfassen, indem es sie dieser gleich stellt. Als Tarifgrundlage kommen in Kanada die Versicherungssumme und der topographische Faktor in Betracht. Die Festsetzung der Versicherungssumme wird dem Versicherungsnehmer anheimgestellt. Folgende Uebersicht bringt diesen Kaskotarif in seiner strukturellen Eigenart deutlich zum Ausdruck. Die Tarifsätze verstehen sich per 100 Dollars Versicherungssumme:

Tabelle 63.

Gefahrzone	Volldeckung		25 $ Selbstbeteiligung		50 $ Selbstbeteiligung		100 $ Selbstbeteiligung	
	Satz	Mindestprämie	Satz	Mindestprämie	Satz	Mindestprämie	Satz	Mindestprämie
	$	$	$	$	$	$	$	$
1	6.00	140	4.50	65	3.50	45	3.00	20
2	6.00	120	4.00	55	3.00	35	2.50	15
3	5.00	95	3.50	55	2.50	35	2.00	15
4	4.00	80	3.00	40	2.00	25	1.50	15

Uebersteigt die Zahl der gehaltenen Wagen diejenige der angestellten Chauffeurs, was nicht selten der Fall ist, so ist die darüber hinausgehende Anzahl Wagen bei diesem System tatsächlich nicht gedeckt, da die Ersatzpflicht der

Gesellschaft sich bloß auf Automobile erstreckt, die von den genannten Führern gelenkt werden. Die überzähligen Wagen werden bei Bedarf durch Mechaniker oder Drittpersonen (bei Vermietung von Wagen ohne Chauffeur z. B.) gesteuert. Liegen solche Verhältnisse vor und wird das Lohnsystem, wovon sogleich gesprochen werden soll, nicht bevorzugt, so kann auch eine Kombinierung des Systems der namentlich aufgeführten Fahrer mit dem System der einzeln aufgeführten Wagen in Betracht kommen. In diesem Falle werden die höchsttarifierten Wagen in der Zahl der in der Police namentlich genannten Fahrer zu den vollen und die restlichen zu versichernden Wagen zu 25% der vollen normalen Kaskoprämien der betreffenden Wagen in Deckung genommen.

4. Die früher besprochenen Systeme eignen sich mehr für Automobilhändler mit kleinem Geschäft. Schon bei Garagebesitzern mit vier und mehr angestellten Chauffeurs wird in Kanada in der Regel das Lohnsystem bevorzugt. In den Vereinigten Staaten ist dieses System dagegen fast nur für die Deckung beider Haftpflichtrisiken üblich.

Das Lohnsystem kennzeichnet sich gegenüber der automatischen Deckung gerade durch die Struktur der Prämienbemessung. Als Risikogrundlage dienen ihm die auf Grund der Lohnregister errechneten Lohnsummen der mit der Führung von Automobilen betrauten Angestelltenschaft. Als Vor-Kaskoprämie gilt die nämliche Prämie wie bei der Kombinierung des Systems der namentlich aufgeführten Fahrer mit dem System der einzeln aufgeführten Wagen. Die sich ergebenden Differenzen zwischen Vorprämie und endgültiger, auf Grund der monatlichen Berichterstattung nachzuberechnenden Prämie werden nach Ablauf einer jeden Versicherungsperiode ausgeglichen. Als Mindestprämie fallen der Gesellschaft die vollen jährlichen Wageneinheitsprämien der fünf höchsttarifierten Automobile zu.

§ 4.

Verbandsbildung.

A. Allgemeines.

Die andauernde Unwirtschaftlichkeit der Automobilversicherung ist es vor allem gewesen, die den günstigen Boden zur Verbandsbildung schuf. Der Zusammenschluß der Versicherungsnehmer, besonders in den zahlreichen Automobilklubs, die unter anderm auch um die billige Abdeckung der Automobilversicherungen ihrer Mitglieder bemüht sind, dürfte in manchen Ländern ebenfalls nicht ohne Einfluß auf die Entstehung von Unternehmerverbänden geblieben sein. Diese sind meistens entweder Mitteilungsverbände oder aber Konditionen- bzw. Tarifverbände.

Zweck der Mitteilungsverbände ist der Austausch von Erfahrungen und die gegenseitige Unterrichtung über ungünstige Risiken. Bedenklich ist es bei solchen Verbänden, wenn, wie dies schon vorgekommen ist, abgeschobene schlechte Risiken von anderen Verbandsmitgliedern wieder in Deckung genommen werden. Diese Verbände, sowie die Konditionenverbände, die vorwiegend die Einführung einheitlicher Versicherungsbedingungen bezwecken, sind in der Automobilversicherung seltener als die Tarifverbände.

Die Tarifverbände beruhen entweder auf einer ungebundenen (informatorischen) oder aber auf einer gebundenen (obligatorischen) Tarifvereinbarung. Die obligatorische Tarifvereinbarung ist in der Automobilversicherung die üblichere und lebensfähigere Form der Verbandsbildung. Sie bezweckt die Wahrung einer gesunden tarifpolitischen Disziplin durch Aufstellung von einheitlichen Versicherungsbedingungen und obligatorischen Minimaltarifen. Eine gesunde Tarifpolitik vermögen aber auch diese Unternehmerverbände dann nicht aufrechtzuerhalten, wenn ihnen eine mächtige Outsider-Gruppe entgegenwirkt.

Dabei kommt es nicht so sehr auf die Zahl der Außenseiter an, als vielmehr auf ihre wirkliche Macht auf dem Automobil-Versicherungsmarkte. Nicht nur da, wo die Outsiders durch Prämienunterbietungen das Geschäft an sich zu reißen versuchen, sondern auch da, wo führende Gesellschaften mit gesunder Tarifpolitik als Außenstehende auftreten, ist die Gefahr der Abbröckelung des Verbandes naheliegend. Denn seine Tarifpolitik wird allmählich abflachen und sich derjenigen der Außenseiter anpassen müssen.

Ist eine Zusammenarbeit aller oder der meisten und wichtigen Gesellschaften möglich, so kann die freiwillige Einordnung der Versicherer in die Verbandspolitik zum Zwecke einer planmäßigen Disziplinierung des Tarifwesens der Automobilversicherung nur zum Vorteil gereichen. Dabei ist die Frage der Einrichtung einer allgemeinen auf breitere Grundlage aufgebauten Verbandsstatistik von einschneidender Bedeutung. Denn eine gerechte Verteilung der Risikoprämien unter den verschiedenen Risikogattungen, möge die Tarifspezialisierung groß oder klein sein, ist nur auf Grund von statistischem Erfahrungsmaterial möglich. Je größer dieses Material ist, desto sicherer können maßgebende Schlüsse gezogen werden, desto verfeinerter ist die Tarifbildung. So kommt das Verdienst, die nordamerikanische Technik der Prämienberechnung auf die höchste Entwicklungsstufe gebracht zu haben, unumstritten der Verbandsbildung zu.

Die technische Verbesserung des Tarifs hat aber an sich keinen großen Wert, wenn dieser von den Verbandsgesellschaften nicht eingehalten wird. Das Gedeihen einer obligatorischen Tarifvereinbarung ist ohne Zweifel auch mit der gewählten Tarifgrundlage eng verknüpft. Die Versicherungssumme z. B. würde die Daseinsberechtigung einer obligatorischen Tarifvereinbarung bald in Frage stellen, da sie selbst die Möglichkeit bietet zur Umgehung des Tarifs: es bedarf nur der Herabsetzung der Versicherungssumme! Der freie Abschluß von Begünstigungsverträgen macht die Tarifvereinbarung überhaupt illusorisch. All-

gemein muß gesagt werden, daß eine Tarifvereinbarung sich eher mit Erfolg bei einer verfeinerten, als bei einer rohen Tarifgrundlage durchführen läßt.

B. Die bestehenden Unternehmerverbände.

1. Allgemeine Verbände.

Schließen sich Gruppen von Versicherern (seien sie Unfall- und Haftpflicht-, Transport oder Feuer-Versicherer) zusammen, die die Automobilversicherung im Nebengeschäft betreiben, so kann in bezug auf diese von einer Verbandsbildung im weitern Sinne gesprochen werden. Sie ist für den Automobilversicherer meistens eine rein zufällige und stellt die primitivste Form des Zusammenschlusses dar.

Bei dieser Art der Verbandsbildung, insofern dadurch auch die Interessen der Automobilversicherer als solche überhaupt vertreten werden sollen, ist die Wirksamkeit dieser allgemeinen Unternehmerverbände auf dem Gebiet der Automobilversicherung meistens eine sehr beschränkte, zumal hier der einheitliche Wille kaum vorhanden sein kann. Je nachdem die Verbandsgesellschaft die Automobilversicherung betreibt oder nicht, oder je nach der Bedeutung ihres Automobilgeschäfts im Verhältnis zum Hauptgeschäft, wird sie auch diesen oder jenen Standpunkt vertreten. Zudem begünstigen diese allgemeinen Unternehmerverbände, vom Standpunkt der Automobilversicherung aus gesehen, die Bildung eines «Outsidertums». Diese kann sogar, da die Automobilversicherung in manchen Ländern sowohl von Unfall- und Haftpflicht- als von Transport-Versicherungsgesellschaften betrieben wird, die unmittelbare Folge der allgemeinen Verbandsbildung sein.

In Australien sind die Automobilversicherer nur auf dem Wege solcher allgemeinen Verbände zusammengeschlossen, die sich mehr oder weniger auch mit der Organisation der Automobilversicherung befassen. Es sind folgende zwei Gruppen von Unternehmerverbänden:

1. The Fire Underwriter's Association
   Sidney für Neu-Südwales,
   Melbourne für Victoria,
   Adelaide für Südaustralien und
2. The Fire and Accident Underwriter's Association
   Brisbane für Queensland,
   Perth für Westaustralien und
   Hobart für Tasmanien.

In England sind von den 131 im Jahre 1927 die Automobilversicherung betreibenden Gesellschaften[1]) (ohne reine Rückversicherungsgesellschaften) 82 Mitglieder der Accident Offices Association in London. Zudem sind die Lloyds, die meistens auch die Automobilversicherung betreiben, in 281 Lloyd's Underwriting Syndicates[2]) organisiert.

Ein allgemeiner Unfall-, Haftpflicht- und Automobil-Versicherungsverband besteht u. a. auch in Ungarn[3]) und in Polen[4]). Beide Tarifvereinigungen sind im Februar 1925 gegründet worden. Sie bezwecken vor allem die Aufstellung von einheitlichen für die angehörenden Gesellschaften verbindlichen Allgemeinen Versicherungsbedingungen.

In Frankreich sind die meisten die Automobilversicherung betreibenden Gesellschaften dem Syndicat des Compagnies d'Assurances à primes fixes contre les accidents in Paris angeschlossen. Die Automobilversicherung wird aber von der Verbandstätigkeit nicht erfaßt.

Zu erwähnen ist noch in diesem Zusammenhang eine staatliche allgemeine Organisation der Automobilversicherung. Das ist die «Gosstrach» Sowjet-Rußlands[5]).

---

[1]) Vgl. The Insurance Directory, Reference an Year Book, Post Magazine Almanack 1928/1929, London, S. 268 f.

[2]) Ebenda S. 77 ff.

[3]) Vgl. AJ 46 II, S. 491.

[4]) Vgl. DVZ 1927, S. 172 f., sowie ORev 1927, S. 123.

[5]) Vgl. weiter oben S. 123 f.

2. Spezialisierte Interessenverbände.

a) Verbände der Automobilversicherer.

Die höchste Stufe der Entwicklung hat die Verbandsbildung der Automobilversicherer in den Vereinigten Staaten erreicht. Die dort geltende arbeitsteilige Betriebsführung auf dem Gebiet der Automobilversicherung bedingte auch eine Zweiteilung der Verbandsbildung.

Die Feuer- und Transport-Versicherungsgesellschaften sind in der National Automobile Underwriters Conference und die Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften im National Bureau of Casualty and Surety Underwriters (Automobil Department), beide in New York City, zusammengeschlossen.

Neben der National Conference bestehen noch folgende vier regionale Conferences:

1. Eeastern Automobile Underwriters Conference, New York, gegründet 1916;
2. Western Automobile Underwriters Conference, Chicago (Ill.), gegründet 1913;
3. Southern Automobile Underwriters Conference, Atlanta (Ga.), gegründet 1910 und
4. Pacific Coast Automobile Underwriters Conference, San Francisco (Cal.), gegründet 1916.

Die Gegenseitigkeitsanstalten sind besonders organisiert in der im Jahre 1920 gegründeten National Association of Automotive Mutual Insurance Companies mit Sitz in Chicago und New York City.

Erwähnenswert ist auch noch der besondere Zusamschluß der Zwischenversicherer in der im Jahre 1921 ins Leben gerufenen National Association of Automobile Inter-Insurers in Springfield (Ill.).

Auch in Kanada kommt das große Verdienst, die Tarifierung der Automobilrisiken auf eine breite statistische Grundlage gebracht zu haben, der Verbandsbildung zu. The Canadian Automobile Underwriters Association in Toronto hat jedoch in der letzten Zeit an Boden

verloren. Die Außenseiter, die sog. «Non-tariff»-Gesellschaften, wuchsen im Jahre 1927 nämlich auf 44% der die Automobilversicherung betreibenden Unternehmungen an. Doch besteht die Hoffnung, die meisten dieser Outsiders noch zurückzugewinnen.

Hauptsächlich in den letzten Jahren ist ein reger Zusammenschluß der Automobilversicherer in besondern Verbänden auch auf dem europäischen Festlande zu konstatieren.

In Dänemark besteht der Dansk Automobilforsikrings Forbund in Kopenhagen bereits seit 7. August 1916. In Schweden ist die Svenska Automobiltarifföreningen in Stockholm mit Beschluß vom 12. April 1920 geschaffen worden. Dagegen bildete sich in Norwegen die Auto-Tarifforeningen mit Sitz in Oslo erst am 18. Februar 1927. Alle drei Verbände beruhen auf obligatorischen Tarifvereinbarungen, führen aber keine gemeinschaftlichen Verbandsstatistiken.

Eine obligatorische Tarifvereinbarung ist am 6. November 1924 auch in Oesterreich zustandegekommen. Diese am 1. Januar 1925 in Funktion getretene Vereinigung der Autoversicherungs-Gesellschaften in Wien hat dann im Jahre 1927 die Einführung einer Verbandsstatistik beschlossen.

In Belgien sind die meisten dort tätigen englischen Versicherungsgesellschaften dem unter dem abgekürzten Namen SCARA bekannten Syndicat de Compagnies assurant les risques automobiles in Antwerpen angeschlossen. Der in Holland bestehenden Nederlandsche Vereeniging van Motorvoertuig-Assuradeuren in Amsterdam gehörten ursprünglich sowohl in- als ausländische Gesellschaften an. Heute sind die meisten Mitglieder englische Versicherungsunternehmungen.

b) Der deutsche Auto-Kasko-Verband.

Deutschland ist bis jetzt das einzige Land gewesen, das einen spezifischen Auto-Kasko-Verband besaß. Ein solcher

Verband, dem die meisten Gesellschaften angeschlossen waren, bestand in Deutschland bereits vor dem Kriege[6]).

Der Zweck des deutschen Auto-Kasko-Verbandes besteht darin, durch Vereinbarung gemeinsamer Bedingungen, Prämien und Entschädigungsgrundsätze, durch Austausch der Erfahrungen, sowie durch Aufstellung von Regeln für den Wettbewerb, das Geschäft gesund zu erhalten».

In der gemeinsamen in München am 19. Juni 1928 abgehaltenen Hauptversammlung des Auto-Kasko-Verbandes und der Vereinigung der in Deutschland arbeitenden Unfall- und Haftpflicht--Versicherungsgesellschaften ist der Aufgabenkreis des Auto-Kasko-Verbandes auf das Autounfall- und das Autohaftpflicht-Versicherungsgeschäft ausgedehnt worden[7]). Der Auto-Kasko-Verband ist nun in einen Verband der Kraftfahrzeug-Versicherer umgetauft worden. Dieser macht gegenwärtig eine Verbandskrise durch. Die Versammlung vom 18. Februar 1929 faßte nämlich den Beschluß, mit Rücksicht auf die Wettbewerbsverhältnisse den Verbandstarif aufzuheben, um dann inzwischen mit den Außenseitern zu verhandeln. Eine Einigung ist aber in der Tagung vom 20. Februar 1929 bei dem Aufsichtsamt nicht erzielt worden, weshalb der Verbandstarif weiter als aufgehoben gilt. Dieser tariflose Zustand soll bereits arge Prämienunterbietungen seitens einiger Gesellschaften ausgelöst haben[8]).

---

[6]) Vgl. Manes, Versicherungslexikon. 1. Aufl., Ergänzungsband. Tübingen 1913, Sp. 77.

[7]) Vgl. NZ 1928, S. 697.

[8]) Vgl. ORev 1929, S. 34.

§ 5.

Ersatzleistung.

A. Die Feststellung des Schadenfalls.

Was im Schadenfall der Versicherer und der Versicherungsnehmer zu tun berechtigt und verpflichtet sind, haben wir bereits früher dargelegt[1]). Hier interessiert uns vorwiegend die versicherungstechnische und zum Teil auch die geschäftspolitische Seite der Ersatzleistung.

Nach erfolgter unverzüglicher Schadenmeldung[2]) hat die Gesellschaft vor allem festzustellen, ob die betreffende Versicherung zur Zeit des Schadenfalls noch rechtskräftig und rechtswirksam war. Die Versicherung kann beispielsweise noch bestehen, aber die Obligation für den Versicherer wirkungslos sein. So bei erfolgloser Mahnung[3]), es sei denn, der säumige Versicherungsnehmer könne seine Schuldlosigkeit nachweisen[4]). In solchen Fällen wird der Versicherungsnehmer meistens die Verzugsprämien schnell zahlen und den Schaden anmelden.

Sodann muß zweifelsfrei festgestellt werden, ob der angemeldete Schadenfall bedingungsgemäß gedeckt, und ob er wirklich eingetreten ist. Bei der Ermittlung des Schadens hat der Schadenbeamte einwandfrei festzustellen, daß das beschädigte oder das gestohlene Automobil das versicherte ist. Der Schadenbeamte, meistens ein akkreditierter Sachverständiger der Automobilbranche, wird die Ergebnisse seiner Erhebungen in einem ausführlichen Protokoll zusammenfassen. Der Versicherungsnehmer hat in dem gedruckten Schadenanzeige-Formular der Gesellschaft über den Schadenfall ausführlich zu berichten.

---

[1]) Vgl. Die Obliegenheiten des Versicherungsnehmers im Schadenfall, S. 180 ff. und Die Leistungspflicht des Versicherers, S. 185 ff.

[2]) Vgl. weiter oben S. 182 f.

[3]) Vgl. Ostertag-Hiestand, Kommentar, Art. 20, Note 15 und weiter oben S. 160 f.

[4]) Vgl. Ostertag-Hiestand, a. a. O., Note 16.

Wichtig ist die gründliche Erforschung der Entstehungsursachen des Schadens. Erst dadurch kann einwandfrei und endgültig festgestellt werden, ob der angemeldete Schaden bedingungsgemäß gedeckt ist, ferner ob eine absichtliche oder eine fahrlässige Herbeiführung des Schadenfalls durch den Versicherungsnehmer in Frage kommt. Auch dann, wenn eine Leichtfahrlässigkeit des Versicherungsnehmers festzustellen ist, die rechtlich die Leistungspflicht nicht berührt, ist eine vertrauliche Würdigung des Grades der Sorgfalt vom geschäftspolitischen Standpunkt aus empfehlenswert. Nur dadurch kann der Versicherer das subjektive Risiko einigermaßen verfolgen. Bei wiederholtem Fehlen an der erforderlichen Sorgfalt kann der Versicherer sich beispielsweise veranlaßt sehen, von dem ihm bei Teilschäden zustehenden Rücktrittsrecht[5]) Gebrauch zu machen.

Die Ausübung des Rücktrittsrechts[6]) bei einem Partialschaden durch den Versicherer ruft bei den Versicherungsnehmern meistens eine starke Entrüstung über die Gesellschaft hervor. Das ist geschäftspolitisch ohne Zweifel beachtenswert. Tatsächlich trägt dieses Rücktritts- bzw. Kündigungsrecht ein für den Versicherungsnehmer fühlbares Moment der Unsicherheit in das Versicherungsverhältnis hinein. Demgegenüber ist festzustellen, daß erst ein Schadenfall oft Umstände zutage fördert, die der Versicherer beim Vertragsabschluß nicht kannte und nicht kennen konnte. Auch der Versicherungsnehmer kann das gegenseitige Vertrauensverhältnis erst anläßlich eines Schadenfalls am besten würdigen. Das Rücktrittsrecht bzw. Kündigungsrecht im Schadenfall ist daher ein unentbehrliches Hilfsmittel, um die richtige Funktion der Autokasko-Versicherung zu erhalten. Im Interesse der Versicherungsgemeinschaft sollte der Autokaskoversicherer

[5]) Vgl. weiter oben S. 162 f.

[6]) In Deutschland steht dem Versicherer ein vertragliches Kündigungsrecht zu.

sich auch nicht scheuen, die auf Grund der gesammelten Erfahrungen einwandfrei festgestellten ausgesprochen schlechten subjektiven Risiken abzustoßen.

Handelt es sich um den Diebstahl des versicherten Automobils, so ist besonders ein rasches Handeln erforderlich. Jedes zu Gebot stehende Mittel muß ergriffen werden zur Verhaftung des Diebs und zur Wiedererlangung des gestohlenen Wagens. Der Versicherungsnehmer ist vertraglich gehalten, den Diebstahl unverzüglich der zuständigen Polizeibehörde zur Kenntnis zu bringen[7]). Der Versicherer wird vom Versicherungsnehmer unter anderm auch die erforderlichen Einzelheiten zur einwandfreien Feststellung des Zustandes des Automobils unmittelbar vor der Entwendung verlangen. Wird das Automobil nicht innert kürzester Frist beigebracht, so sind sorgfältige Erhebungen über die Ursachen des Diebstahls anzustellen. Bei Totalverlusten durch Diebstahl kann die Ersatzleistung nicht so schnell vor sich gehen wie bei den eigentlichen Kaskoschäden, da eine gewisse Zeit für die erforderlichen Erhebungen notwendig ist. Unter anderm sollten bei der Ersatzleistung keine Zweifel mehr darüber bestehen bleiben, ob der Versicherungsnehmer den Diebstahl veranlaßt oder begünstigt hat.

Ein Diebstahlschaden im engern Sinne liegt dann vor, wenn das gestohlene Automobil in beschädigtem Zustande wieder zur Stelle gebracht wird. Dieser Kaskoschaden wird dann in üblicher Weise festgestellt[8]).

Bei Feuerschäden ist eine sorgfältige Feststellung des Schadens an Ort und Stelle, der am Unfallort anwesenden Personen, der Versuche das Automobil zu retten und dergleichen von großer Bedeutung. Speziell bei Brandfällen ist auf jede Kleinigkeit zu achten, da die Erfahrung lehrt, daß diese vielfach wichtige Schlußfolgerungen zulassen.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen die in Zeiten

[7]) Vgl. weiter oben S. 181.

[8]) Vgl. im übrigen weiter oben S. 190 f.

abflauender Konjunktur auf einsamen Straßen sich ereignenden Totalverluste. Es ist nämlich symptomatisch, daß Automobil-Brandfälle (besonders alter entwerteter Wagen) sich vielfach ausgerechnet an Stellen ereignen, wo eine einwandfreie Feststellung der Brandursachen schwierig ist. Da die wenigen Resten die Ursachen des Brandes meistens nicht erkennen lassen, so fällt es dem unredlichen Versicherungsnehmer nicht schwer, einen Vergaserbrand vorzutäuschen. Wichtig ist in solchen Fällen auch die Ergründung, ob der Versicherungsnehmer die gesetzliche bzw. vertragliche Rettungspflicht[9]) erfüllt hat.

B. Die Schadenberechnung.

Vorbemerkung.

Von einschneidender Bedeutung ist bei der Schadenerhebung die Berechnung des Schadens.

Wenn schon die Feststellung des Schadenfalls je nachdem auch durch die Gesellschaftsorgane vorgenommen werden kann, so ist doch bei der Abschätzung des Schadens, der Feststellung der Höhe der Entschädigung, die Mitarbeit eines technischen Sachverständigen der Automobilbranche wenn nicht unentbehrlich, so doch empfehlenswert.

Bei schweren Kaskoschäden ist vor allem die Frage zu beantworten, ob Total- oder Teilschaden, d. h. ob Unwirtschaftlichkeit der Wiederherstellungsmöglichkeit vorliegt[10]). Bei Totalschäden bzw. -verlusten erhält der Versicherungsnehmer den Wert des versicherten Automobils unmittelbar vor dem Schadenereignis ersetzt, bei Teilschäden die Wiederherstellungskosten inklusive Transportkosten. Bestehen Meinungsverschiedenheiten über den Ersatzwert oder die Wiederherstellungskosten, so entscheidet die Sachverständigen-Kommission[11]).

[9]) Vgl. weiter oben S. 180 ff.
[10]) Vgl. weiter oben S. 186.
[11]) Vgl. weiter oben S. 164 ff.

Durch die Schätzung der Sachverständigen müssen folgende Fragen eindeutig beantwortet werden: Welches war der Wert des Automobils unmittelbar vor und nach dem Schadenfall? Wie groß ist demnach der erlittene Schaden? Dies sowohl in bezug auf Total- als auch auf Teilschäden. Denn auch bei Teilschäden hat die Gesellschaft nur die beschädigten Teile in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Für den erzielten Mehrwert durch Neuersatz muß sich der Versicherungsnehmer die Abzüge «neu für alt»[12]) gefallen lassen.

1. Der Wert des Automobils unmittelbar vor dem Schadenfall.

Die strittige Frage bei der Schadenerhebung ist die nach dem Wert des Automobils unmittelbar vor dem Schadenfall. Dieser Wert bildet die Grundlage für die Berechnung des Ersatzwertes bei Totalschäden und der individuellen Abzüge «neu für alt» bei Teilschäden. Er ist auf Grund von Alter, Instandhaltung, Art und Intensität der Automobilverwendung im Wege von prozentualen Abschreibungsquoten festzustellen.

In der Festsetzung der Wertverminderungen ist große Beweglichkeit einer Schematisierung der Abschreibungen vorzuziehen. Die allgemein üblichen und zulässigen Abschreibungsquoten für die Abnutzung des Wagens bieten indessen wichtige Anhaltspunkte hierfür. Die jährlichen durchschnittlichen Abschreibungssätze schwanken von 10 bis 20% des Anschaffungswertes, nämlich bei Personenwagen von 10 bis 20% und bei Lastwagen und Kraftdroschken von 15 bis 20%. Im ersten Betriebsjahr wird im allgemeinen bis zu 25% vom Neuwert des Automobils als Wertverminderung angerechnet. Nach sieben bis neun Jahren, bei Serienwagen bedeutend früher, wird ein Automobil in der Regel vollständig abgenutzt sein. In diesem Falle wird der Zeitwert des Wagens dessen Materialwert gleich-

[12]) Vgl. weiter unten S. 245 f.

kommen. Die fortschreitende Entwertung kann bisweilen dadurch unterbrochen werden, daß gründliche Instandsetzungen mit Erneuerungen von einzelnen Teilen, Umwandlung und Verschönerung der Karosserie usw. vorgenommen werden. Diese Instandsetzungskosten sind auch bei der Feststellung des Automobil-Zeitwertes unmittelbar vor dem Schadenfall in billige Berücksichtigung zu ziehen. Sie sind dem letztjährigen Wert zuzurechnen. Bei der nächstfolgenden Abschreibung ist aber für diese Instandsetzungskosten eine so hohe Abschreibungsquote anzuwenden wie für den Wagen im ersten Betriebsjahr.

Bei der schnellen Abnutzung des Automobils und der dadurch bedingten großen Wertverminderung, die schon bei der Inbetriebsetzung des Wagens einsetzt, kann im Schadenfall bei der Feststellung der Wertverminderungen die Auslegung des Begriffs «fabrikneu» von großer praktischer Bedeutung sein.

Die Eigenschaft der Fabrikneuheit verliert ein Automobil in der Regel nicht dadurch, daß es eingefahren wird. Es ist nämlich zu berücksichtigen, daß die meisten Automobilfabriken, speziell in Nordamerika[13]), ihre Wagen mit eigener Kraft nach dem Bestimmungsort des Automobilhändlers überführen lassen. Somit haben fast alle neuen Wagen nebst der üblichen Kontrollfahrten seitens der Fabrik, auch Ueberführungsfahrten von einigen hundert Kilometern durchgemacht. Wenn man, so spricht ein Gutachten der Berliner Industrie- und Handelskammer, «aus der Benutzung eines Wagens für einige hundert Kilometer eine Wertminderung herleiten wollte, so würde in der Praxis fast jeder Käufer einen bereits wertgeminderten Wagen erhalten»[14]).

Nach einem Gutachten der Sachverständigengruppe der Deutschen Auto-Liga[15]) ist ein Automobil als «neu» oder «fabrikneu» zu betrachten, wenn es:

[13]) Vgl. weiter oben S. 54.
[14]) Vgl. DVZ 1927, S. 188.
[15]) Abgedruckt in DVZ 1926, S. 175.

1. unter Verwendung neuen, völlig ungebrauchten Materials hergestellt worden ist;
2. bei Ueberführung vom Herstellungsort zum Verkaufsort (mit fremder oder eigener Kraft) keinen den Rahmen der Leistungsfähigkeit des Fahrzeuges überschreitenden Anforderungen und Anstrengungen ausgesetzt worden ist, insbesondere keine Schäden innerlicher oder äußerlicher Natur erlitten hat;
3. zwecks Prüfung und Herstellung seiner
   a) Bau- und Betriebssicherheit (lt. gesetzlicher Vorschrift),
   b) Leistungsfähigkeit

   in angemessenem Umfange unter Beachtung der unter 2. angeführten Bedingungen benutzt worden ist;
4. noch nicht behördlich zum Verkehr zugelassen und nicht zu anderen als den unter 2. und 3. angeführten Fahrten benutzt worden ist;
5. bei den unter 2. und 3. angeführten Fahrten nicht mehr als etwa 1000 km zurückgelegt hat;
6. den neuesten, marktgängigen Typ der Herstellerfirma darstellt.

2. Die Wiederherstellungskosten.

Eine wichtige Aufgabe des Sachverständigen der Gesellschaft ist die Aufstellung des Kostenvoranschlags gemeinsam mit der Reparaturwerkstätte bzw. dessen Nachprüfung. Auch bei Fällen, wo Zweifel bestehen können, ob Total- oder Teilschaden vorliegt[16]), ist die Aufstellung eines Kostenvoranschlags erforderlich. Hierin sind die Kosten für Reparaturen und Neuersatz getrennt aufzugeben. Dies besonders im Hinblick auf die Berechnung der Abzüge «neu für alt», worüber noch im besondern zu sprechen sein wird[17]).

---

[16]) Vgl. hierüber weiter oben S. 186.

[17]) Weiter unten S. 245 f.

In den Kostenvoranschlag einzubeziehen sind nur Kosten für Reparaturen, die durch den bedingungsgemäß gedeckten Schadenfall erforderlich geworden sind. Kosten für die Beseitigung von reinen Abnutzungsmängeln, für Aenderungen, Zusätze und Verbesserungen, sowie für Reparaturen überhaupt, die nicht durch den Schadenfall, sondern durch Verschleiß, Abnutzung, Alter und dergleichen einzelner Teile sich als notwendig erwiesen haben, gehen zu Lasten des Versicherungsnehmers. Sie sind im Kostenvoranschlag für sich aufzuführen und haben nur informatorischen Charakter. Diese Trennung der Reparaturkosten in ersatzpflichtige und nichtersatzpflichtige Kosten ist für den Sachverständigen vielfach keine leichte Aufgabe. Wichtig ist auch die Entscheidung über die Reparaturwürdigkeit der einzelnen Teile. Wo Reparaturen möglich sind, sind diese auszuführen und nicht neue Teile einzubauen.

Die Prüfung des Kostenvoranschlags durch den Sachverständigen der Gesellschaft erstreckt sich auf die reinen ersatzpflichtigen Reparaturkosten, auf die Kosten für Neuersatz einzelner Bestandteile, auf die Zahl der Arbeitsstunden und auf den Lohnsatz, sowie auf den Unkostenzuschlag.

Die Ersatzteile werden fast ausschließlich vom Werke bezogen. Der Versicherer hat neben den Kosten dieser Teile auch die einfachen Fracht- und Transportkosten inklusive Verpackungskosten, Lagerkosten, Versicherungsspesen, Zinsverlust usw. zu ersetzen[18]). Verpackungs-, Versand- und Transportspesen sind aber getrennt zu verrechnen. Wird die Verpackung nicht zurückgesandt, so kann sie in der Regel höchstens mit 50 bis 60% der Kosten dem Versicherer angerechnet werden. Wie die Altteile, stellt nämlich auch die Verpackung für die Reparaturwerkstätte einen gewissen Wert dar. Wichtig ist in bezug auf ausländische Ersatzteile, daß heute die bedeutendsten aus-

[18]) Vgl. weiter oben S. 187.

ländischen Automobilfabriken Lager in Ersatzteilen an größeren Plätzen des Inlands unterhalten.

Bei den Kosten für Neuersatzteile und bei den Reparaturen, die nicht von der Reparaturwerkstätte, sondern von einer andern Werkstätte (Karosserie-Werkstätte, Kühlerfabrik, Lackierer usw.), besorgt werden müssen, ist für den Autokaskoversicherer die Berechnung des Händlerzuschlags (Unkosten- und Gewinnzuschlags) von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Bei der Würdigung des Händlerzuschlags ist zu unterscheiden, ob die Reparaturwerkstätte als Vertreter des betreffenden Fabrikats auftritt oder nicht. Die Werke gewähren nämlich ihren Generalvertretern durchschnittlich einen Rabatt von 7,5 bis 10%. In der Regel als angemessen und auch üblich zu betrachten ist ein Händlerzuschlag von 15 bis 20%. Unter besonderen Umständen ist auch ein Zuschlag von 25% zulässig.

Ein etwas niedrigerer Händlerzuschlag muß auch auf die Kosten des Unterlieferanten, die nach Möglichkeit getrennt ausgewiesen werden sollten, zugelassen werden, insofern die Reparaturwerkstätte als Auftraggeber auftritt und die Abrechnung übernimmt. Es ist daher einleuchtend, daß in solchen Fällen, besonders wenn es sich um große Reparaturkosten handelt, vom Standpunkt des Autokaskoversicherers aus der direkte Verkehr mit dem Unterlieferanten vorzuziehen wäre. Es könnten dadurch oft wesentliche Ersparnisse erzielt werden. Doch ist zu beachten, daß es meistens nicht möglich sein wird, nachdem der Wagenbesitzer der Reparaturwerkstätte den Gesamtauftrag gegeben hat, den Einzelauftrag, z. B. den der Lackierung, herauszuschälen. Die Reparaturwerkstätte hat ein Interesse daran, diese Arbeit selbst zu vergeben, um in den Besitz des Händlerzuschlags zu gelangen. Solchen legitimen Händlerinteressen mit fühlbarem Druck entgegenwirken zu wollen, wäre u. E. geschäftspolitisch nicht klug.

Bezüglich der Abschleppungskosten, sofern diese vertraglich überhaupt gedeckt sind, hat der Versicherer nur

diejenigen Kosten zu vergüten, die erforderlich sind für Abschleppung des beschädigten Automobils in die nächstliegende Reparaturwerkstätte, in der die Wiederherstellung erfolgen kann. Wünscht der Versicherungsnehmer den Wagen in eine weitentlegene Werkstätte oder in die Fabrik abschleppen zu lassen, so hat er die Mehrkosten selbst zu tragen.

3. Die Abzüge „neu für alt".

Solange ein beschädigter Teil reparaturwürdig ist, kommt dessen Neuersatz nicht in Frage. Können gebrochene Teile durch Schweißen wieder hergestellt werden, so hat der Versicherer nur die Schweißkosten zu ersetzen, wenn durch das Schweißen keine Gefahr für die Betriebssicherheit des Automobils entsteht. Auf die Minderung an Wert, äußerem Ansehen, Leistungs- und Gebrauchsfähigkeit des Automobils kommt es bei der Ersatzleistung überhaupt nicht an[19]).

Allgemein ist der Versicherer gehalten, nur die anteiligen Reparaturkosten zu vergüten, die erforderlich sind, um die beschädigten Teile in denselben Zustand zu versetzen, in dem sie sich unmittelbar vor dem Schadenfall befanden[20]).

Ist dies automobiltechnisch nicht möglich, was oft der Fall ist, so muß der Versicherungsnehmer bei Neuersatz der betreffenden abgenutzten Teile (Ersatz «neu für alt») die Kosten der prozentualen Verbesserung auf sich nehmen. Es wird in diesem Fall von den Neuersatzkosten ein dem Grad der Abnutzung entsprechender Abzug «neu für alt» gemacht.

Die normalen Abzüge «neu für alt» betrugen schon vor dem Kriege und betragen auch jetzt noch in der Regel 10%, wenn der Wagen bzw. der zu ersetzende Teil im zweiten, 15%, wenn er im dritten, und 20%, wenn er im vierten

---

[19]) Vgl. weiter oben S. 186.

[20]) Vgl. auch weiter oben S. 187 f.

Altersjahr steht. Bei mehr als vier Altersjahren werden 30% der Neuersatzkosten abgezogen. Innerhalb des ersten Betriebsjahres findet ein Abzug im Regelfalle nicht statt.

Diese Abzüge stellen aber nur Durchschnittssätze dar für eine normale Abnutzung. Im übrigen muß volle Beweglichkeit bewahrt, d. h. nach der im Einzelfall tatsächlich vorliegenden Abnutzung verfahren werden. Dem ist auch so hinsichtlich der höheren Abzüge bei einem bedingungsgemäßen Ersatz der Gummibereifung. Diese betragen normalerweise 15% für die bis zu zwei Monaten, 33½% für die zwei bis zu sechs Monaten und 50% für die mehr als sechs Monate in Gebrauch befindliche Bereifung.

C. Die Schadenregelung.

Sind die Vertragsparteien über die Abschätzung des Schadens einig, so bietet die Schadenregelung, die eigentliche Abrechnung, keine Schwierigkeit mehr.

Vom festgestellten Totalschaden bzw. von den Wiederherstellungskosten (Reparaturkosten weniger Abzüge «neu für alt»), ist der Wert der Trümmer des Automobils bzw. der noch anderweitig irgendwie verwendbaren Teile oder der Altwert der nicht mehr gebrauchsfähigen Teile abzuziehen[21]). Als weiterer Abzug kommt ein etwaiger Selbstbeteiligungs- oder Franchise-Betrag in Frage. Allfällige Prämienausstände können ebenfalls verrechnet werden.

Die vertragliche Entschädigungssumme[22]) hat allenfalls auch die vom Versicherungsnehmer aufgewendeten Rettungskosten[23]) einzuschließen. Die Auszahlung hat bei unzweifelhaften Fällen jedenfalls möglichst schnell zu erfolgen.

Nicht die Entschädigungen aller möglicher nicht ersatzpflichtiger Kleinschäden, d. h. die sog. Kulanzentschädi-

---

[21]) Vgl. auch «Abandon» weiter oben S. 193.
[22]) Vgl. hierüber weiter oben S. 189 f.
[23]) Vgl. weiter oben S. 182.

gungen[24]) («Exgratia payments») sind u. E. geeignet, das Ansehen der Gesellschaft und der Autokasko-Versicherung überhaupt wirklich zu fördern, sondern vielmehr die gerechte, rasche und nötigenfalls weitgehende Schadenregelung bei zweifelsfreien ersatzpflichtigen Schadenfällen. Zahlreiche Kulanzentschädigungen auszurichten, um sich dann etwa bei ersatzpflichtigen Schäden zu erholen, ist auch vom geschäftspolitischen Standpunkt aus nicht empfehlenswert. In der Autokasko-Versicherung die Kulanzentschädigungen auf ein Mindestmaß herabzusetzen, liegt nicht nur im Interesse der Versicherer selbst, sondern auch im Interesse der Gesamtheit der Versicherungsnehmer.

---

[24]) Vgl. weiter oben S. 154.

Uebersicht der Tabellen.

Allgemeiner Teil.

Tabelle		Seite
1.	Weltbestand an Personen-, Lastwagen und Omnibussen anfangs 1927 und 1928, nach Ländern getrennt.	11
2.	Automobil-Weltbestand 1913 bis 1928.	12
	U. S. A.:	
3.	Ergebnisse in der Automobilversicherung der Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften bis 1920.	78
4.	Prämien und Schäden der Automobilversicherung in dem Staat New York in den Jahren 1921 bis 1926.	79
5.	Prämien und Schäden der Automobilversicherung in den Jahren 1921 bis 1926.	79
6.	Zerlegung der Prämien und Schäden von 1926 nach Versicherungsarten.	81
7.	Autokaskogeschäft der U. S. A. im Jahre 1926 nach Versicherungsarten getrennt.	83
8.	Prämien und Schäden der «Collision»-Versicherung nach Staaten getrennt. 1925 und 1926.	85
	Kanada:	
9.	Prämien und Schäden in den Jahren 1910 bis 1914.	88
10.	Prämien und Schäden in den Jahren 1915 bis 1919.	88
11.	Prämien und Schäden nach Nationalität der Versicherungsgesellschaften in den Jahren 1915 bis 1919.	90
12.	Prämien und Schäden der Automobil-Versicherungsgruppen (A) und (B) in den Jahren 1920 bis 1924.	90
13.	Prämien und Schäden nach Nationalität der Versicherungsgesellschaften in den Jahren 1920 bis 1924.	91
14.	Prämien und Schäden in den Jahren 1925 und 1926 nach Nationalität der Versicherungsgesellschaften getrennt.	91
	Australien:	
15.	Prämien und Schäden in der Automobilversicherung Australiens. 1920 bis 1926.	93
16.	Prämien und Schäden im Staat Queensland im Jahre 1926, nach Nationalität der Versicherer getrennt.	94
17.	Prämien und Schäden in der Automobilversicherung von Südaustralien und Tasmanien. 1925 bis 1927.	95

Tabelle Seite

Japan:

18. Automobilversicherungsbestand in den Jahren 1915 bis 1919. 96
19. Prämien und Schäden in der Automobilversicherung in den Jahren 1920 bis 1925. 96

Schweden, Norwegen und Dänemark:

20. Prämien und Schäden im schwedischen Automobilversicherungsgeschäft. 1920 bis 1926. 102
21. Automobilversicherungsgeschäft der schwedischen Versicherungsgesellschaften. 1920 bis 1926. 104
22. Das direkte Automobilversicherungsgeschäft Norwegens in den Jahren 1920 bis 1926. 105
23. Prämieneinnahme der Mitgliedgesellschaften der dänischen Automobil-Versicherungs-Vereinigung. 1920 bis 1926. 107

Deutschland:

24. Ergebnisse der «Kraftfahrzeugversicherung» Deutschlands in den Jahren 1924 bis 1926. 109
25. Prämieneinnahme im Autokaskogeschäft der deutschen Versicherungs-Aktiengesellschaften. 1924 bis 1926. 111

Oesterreich:

26. Geschäftsergebnisse in der Automobilversicherung in den Jahren 1925 und 1926. 114

Polen:

27. Prämien und Schäden im polnischen Autokaskogeschäft. 1925 und 1926. 118

Italien:

28. Prämien und Schäden im italienischen Autokaskogeschäft. 1912, 1925 und 1926. 122

Sowjet-Rußland:

29. Prämien und Schäden in der Autokasko-Versicherung in den Jahren 1925 und 1926. 124

Schweiz:

30. Prämieneinnahme im Autokasko-Gesamtgeschäft der in der Schweiz arbeitenden Versicherungsgesellschaften. 1914 bis 1918. 126
31. Die Autokasko-Versicherung in den Jahren 1919 bis 1922. 129
32. Prämienzuwachs und Verteilung der Prämien nach Nationalität und Form der Versicherungsunternehmung. 1919 bis 1922. 130
33. Verteilung der Prämien und Schäden nach Kantonen. 1919 bis 1922. 132

Tabelle Seite

34. Prämien und Schäden im Gesamtgeschäft der Schweizer Gesellschaften. 1919 bis 1922. 133
35. Technische Rücklagen und Verwaltungskosten im Autokasko-Gesamtgeschäft der Schweizer Gesellschaften. 1919 bis 1922. 134
36. Beteiligung der Rückversicherer am Gesamtgeschäft der Schweizer Gesellschaften. 1919 bis 1922. 134
37. Schweizer Autokaskogeschäft in den Jahren 1923 bis 1927. 136
38. Prämienzunahme im Schweizer Autokaskogeschäft der einheimischen Versicherungsunternehmungen. 1923 bis 1927. 137
39. Prämien und Schäden im Schweizergeschäft in den Jahren 1926 und 1927, nach Gesellschaften getrennt. 138
40. Schadenverhältnis der einheimischen Versicherungsgesellschaften in den Jahren 1924 bis 1927. 140
41. Schadenverlauf der Autokasko-Versicherung in den Jahren 1924 bis 1927. 141
42. Technische Rückstellungen der einheimischen Versicherungsgesellschaften im Schweizergeschäft. 1923 bis 1927. 141
43. Prämien und Schäden im Gesamtgeschäft der einheimischen Versicherungsgesellschaften. 1923 bis 1927. 142
44. Technische Rückstellungen der einheimischen Versicherungsgesellschaften im Gesamtgeschäft. 1923 bis 1927. 143
45. Zerlegung des Gesamtgeschäfts der Schweizer Versicherungsgesellschaften nach Ländern. 1923 bis 1927. 144

Spezieller Teil.

Deutschland:

Verbandstarif:

46. Für Personenwagen, nach Versicherungssumme und Steuer-PS (1924). 202
47. Für Personenwagen, nach Versicherungssumme und Brems-PS (1927). 203
48. Für Personenwagen, nach Brems-PS allein (1928). 205
49. Für Lastwagen, nach Tragfähigkeit allein (1928). 207

Nordamerika:

Reiner Kaskotarif für Privatpersonenautomobile:

50. In den U. S. A. 212
51. In Kanada. 213

Reiner Kaskotarif in den U. S. A.:

52/53. Für Handelsautomobile. 216
54. Für Omnibusse. 218
55. Kanadischer Diebstahltarif für Privatpersonenwagen. 219

Tabelle		Seite
	Diebstahltarif in den U. S. A.:	
56.	a) für Privatpersonenwagen,	220
57.	b) für Handelswagen.	220
	Feuertarif für Privatpersonenautomobile:	
58.	a) in den U. S. A.,	222
59.	b) in Kanada.	222
	Feuertarif für Handelsautomobile:	
60.	a) in Kanada,	223
61.	b) in den U. S. A.	223
62.	Mindestprämien für das «Drive-Away»-Risiko in den U. S. A.	225
63.	Kanadischer Kaskotarif nach dem System der namentlich aufgeführten Fahrer.	227

Literaturverzeichnis.

Cruciger, Automobilversicherung. Versicherungs-Lexikon von Manes. 2. Aufl. Berlin 1924.

Ehrenberg, Die Versicherung der Automobile gegen eigene Beschädigung. Zeitschrift für Versicherungswesen. Berlin 1908.

Freudling, Die Einheitsversicherung mit besonderer Berücksichtigung der Veredelungsversicherung. Diss. München 1927.

Geilinger und Oram, Motor Vehicle Insurance. London 1923.

Gerhard-Hagen u. a., Kommentar zum deutschen Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag. Berlin 1908.

Gierke, Der Begriff der Transportversicherung im deutschen Recht. Sonderabdruck aus der Festgabe für Karl Güterbock. Berlin 1910.

Gilbert, How to answer examination questions on Motor Insurance. London 1926.

Hagen, Der versicherungsrechtliche Charakter der Automobilversicherung. Zeitschrift für die gesamte Versicherungs-Wissenschaft. Berlin 1908.

— Die Kraftwagenversicherung (Autokasko). Wirtschaft und Recht der Versicherung. Berlin 1929.

Hofmann, Automobil und Automobilsport. Berlin 1926.

Lechner, Die Kraftfahrzeuggesetzgebung. München 1927.

Leschke-Saenger, Staatsaufsicht und Transportversicherung. Sonderabdruck aus dem «Weltwirtschaftlichen Archiv». Jena 1922.

Manes, Versicherungs-Lexikon. 1. Aufl. Ergänzungsband. Tübingen 1913.

— Versicherungs-Lexikon. 2. Aufl. Berlin 1924.

— Versicherungswesen. 2. Band, 4. Aufl. Leipzig 1924.

Martinoli, Automobilversicherung in den Vereinigten Staaten. Zeitschrift für die gesamte Versicherungs-Wissenschaft. Berlin 1928.

— Automobilversicherung der Automobilhändler und -fabriken in den Vereinigten Staaten. Ebenda. Berlin 1929.

Mirimonde, Manuel Pratique des Assurances. Paris 1928.

Moldenhauer, Das Versicherungswesen. II. Die einzelnen Versicherungszweige. 2. Aufl. Berlin und Leipzig 1923.

Müller, Die Versicherung des Kraftfahrzeuges. Diss. Köln a. Rh. 1926.

Ostertag-Hiestand, Das Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag. 2. Aufl. Zürich 1928.

Patzig, Versicherungsbetriebslehre. Eßlingen a. N. 1925.
Renfer, Die Reserven der Aktiengesellschaften für Sachversicherung. Zeitschrift für die gesamte Versicherungs-Wissenschaft. Berlin 1913.
Roelli, Kommentar zum schweizerischen Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag. Erster Band. Bern 1914.
Rostaing, Manuel des Assurances. Paris 1924.
Ryder, Automobile Insurance. Chicago und New York 1924.
Sändig, Die Binnentransportversicherung. Diss. Leipzig 1925.
Scharlau, Die Entstehung neuer Versicherungszweige. Veröffentlichungen des Deutschen Vereins für Versicherungs-Wissenschaft. Berlin 1929.
Stellwagen, Automobile Insurance. The Anuals of the american academy of political and social science. Modern Insurance Tendencies. No. 219. Philadelphia 1927.
— The Fundamentals of Automobile Rate-Making. An Address delivered before The Insurance Institute of Toronto. 1927.
Stiefel, Die Rechtsfolgen der Schwarzfahrt unter besonderer Berücksichtigung des Versicherungsschutzes. Heidelberg 1929.
The School of Insurance, London und Glasgow.
Associateship Course. Motor Insurance. 1927.
Todd, Motor Insurance. London 1922.
Wörner, Allgemeine Versicherungslehre. 3. Aufl. Leipzig 1920.

Abstract of Statements of Insurance Companies in Canada. Department of Insurance, Ottawa 1923.
Annuaire de l'Office d'Etat du Contrôle des Assurances, Warschau 1926, 1927.
Annual Report of the State Government Insurance Office, Brisbane. 1921 bis 1927.
Assekuranz-Jahrbuch. Compaß-Verlag, Wien und Leipzig. 42. bis 48. Band.
Automobile Manual. The Canadian Automobile Underwriter's Association, Toronto. 1927.
Canadian Casualty Insurance Year Book. Department of Insurance, Ottawa. 1924.
Die privaten Versicherungsunternehmungen in der Schweiz. Eidgenössisches Versicherungsamt, Bern. 1912 bis 1927.
Eastern Manual for Insuring Automobiles. National Automobile Underwriter's Conference, New York City. 1927.
Entscheidungen schweizerischer Gerichte in privaten Versicherungsstreitigkeiten. Eidgenössisches Versicherungsamt, Bern. I., IV. und V. Sammlung.

Erläuterungen zur Versicherungsordnung. k. k. Justizministerium. Wien 1915.
Forsikringsselskaper. Forsikringsradet, Oslo. 1920 bis 1926.
Manual of Automobile Insurance. National Bureau of Casualty and Surety Underwriters, New York City. 1927.
Neumann's Jahrbuch der Privatversicherung im Deutschen Reich, Berlin. 1926 bis 1928.
Report by the Departmental Committee appointed to Inquire and Report, what Amendments are desirable in the Assurance Companies Act, 1909. Board of Trade, London. 1927.
Resumé statistique de l'Empire du Japon, Tokio. 1920 bis 1925.
Statistisches Jahrbuch der Schweiz. Eidgenössisches statistisches Bureau, Bern. 1927 und 1928.
The Insurance Almanac and Encyclopaedia. The Weekly Underwriter, New York. 1927 und 1928.
The Insurance Directory, Reference and Year Book. Post Magazine Almanack, London. 1928/1929.
The Insurance Year Book, Miscellaneous. The Spectator Company, New York. 1926 und 1927.
Veröffentlichungen des Reichsaufsichtsamts für Privatversicherung, Berlin. 1907, 1908, 1910, 1926.
World Census of Motor Vehicles. Automotive Division, Washington. 1920 bis 1928.

Deutsche Versicherungs-Zeitung, Berlin. 1911 bis 1928.
Illustrierte Automobil-Revue, Bern. 1926, 1927.
Juristische Rundschau für die Privatversicherung. Berlin 1926, 1927, 1928.
L'Argus, Journal des Assurances, Paris. 1927.
Oesterreichische Revue, Wien. 1911 bis 1928.
Versicherung und Geldwirtschaft, Berlin. 1926, 1927, 1928.
Zeitschrift für die gesamte Versicherungs-Wissenschaft, Berlin. 1912, 1928, 1929.
Zeitschrift für Versicherungswesen (Neumann's), Berlin. 1901 bis 1928.

Das Zahlenmaterial stützt sich zum Teil auf eine umfangreiche bei schweizerischen Versicherungsgesellschaften sowie bei ausländischen privaten und öffentlich-rechtlichen Institutionen durchgeführte Enquête.

Sachregister.

Abandon **193.**
Abnutzung 32. 34 ff. 187 f. 240 f. 243. 245 f.
Abschleppungskosten 244.
Abzahlungsgeschäft 19. 100. 147. 156.
Abzug «neu für alt» 153. 187 f. 205. 240. 242. **245 f.**
Achsenbrüche 36. 170.
Akquisitionspersonal 150. 152 f.
Allgemeine Versicherungsbedingungen 27. **158 ff.**
All Risks Insurance 77.
All Risks Polis 118.
Alterszuschläge 199 f. 204.
Anzeigepflicht **182 f.**
Argentinien 11.
Art der Automobilverwendung 188. 194 f. 199 f. 215. 240.
Aufruhr 48 ff. 176.
Aufruhrrisiko 42, 47 ff. 62. 174.
Aufruhrversicherung 28. **47 ff.**
Ausschlußbestimmungen 33. **175 ff.**
Außenrisiko 43. 45. 52.
Außergewöhnliche Ereignisse **176 f.**
Australien 11. **92 ff.** 231 f.
Autobus s. Omnibus.
Autokargo-Versicherung 59.
Autoleben-Versicherung 15. **17.** 18. 32. 37. 179.
Automatische Deckung 225 f.
Automobilfabriken 28. 50. 52. 54. **224 ff.**
Automobilhändlerrisiko 51 ff.
Automobilhandlungen 28. 50. 53 f. **224 ff.**
Automobilverwendung s. Art bzw. Intensität der —.
Autotafelversicherung 15. **18.**

Bagatellschäden 34.
Balkanstaaten 66. 174. 197.
Beginn der Versicherung **161.**
Begünstigungsverträge 116. 150. 230.
Belgien 11. 66. **119 f.** 144. 168. 175 f. 181 ff. 185. 189. 191. 197. 199. 234.
Bereifungsschäden 37. 173 f. (s. auch Gummibereifung).
Besitzer-Unfallversicherung 14. **16.**
Besitzwechsel s. Handänderung.
Besondere Versicherungsbedingungen 27. 158 f. 174.
Betriebsschäden 32 f. 35. 169. 179.
Blankopolice 53.
Böswillige Beschädigung 30. 172.
Böswilligkeit 27. 29.
Brasilien 11.
Bremsschäden 36. 169. 179.
British Indien 11.
Bruch-Folgeschäden 171 f. 179.
Bruchschäden 32 ff. 72. 169. 171 f. 179 f.
Bruchschadenversicherung 28 f. **32 ff.**
Bumpers s. Stoßstangen.
Bürgerliche Unruhen 176.

Chauffeur-Unfallversicherung 14. **16.**
China 11.
Chômageversicherung 15. **18.**
Collision Insurance 23. 29. 72. 77 ff.
Comprehensive Policy 65. 69 f. 94. 97. 99. 107.
Contre-assurance 72. 99 f.

Dampfautomobile 214 f. 219. 221.
Dänemark 11. 31. 66. 102. **106 ff.** 145. 175. 234.
Danzig 112 f.
Dauer der Versicherung **161 ff.**
Deckungszusage (vorläufige) 161.
Deutschland 11. 24 f. 33 f. 36 f. 46. 48. 55. 63. 66. **108 ff.** 144. 146. 157. 160 ff. 168. 170 ff. 179 ff. 197. 201. 206. 234 f.
Diebstahlrisiko 39 f. 53. 62. 73. **77.** 89. 121. 147. 151. 155. 172. 224.
Diebstahlschäden 28. **190 f.** 238.
Diebstahltarif **218 ff.**
Diebstahlversicherung 76. 83. 89. 224. (s. auch Einbruchdiebstahl-Vers.).
Drive-Away 54. 224.

Droschken 38. 240. (s. auch Omnibus).

Einbruchdiebstahl - Versicherung 15. 27 f. **39 ff.**
Einfrieren des Kühlwassers 178.
Einheitsprämie 109. 202.
Einheitsversicherung 15. 18. 66. 109.
Elektromobile 199. 203. 214 f. 219. 221.
England 10. 23. 29 ff. 38. 46. 48. 50 ff. 63. 65. 69. 73 f. **97 ff.** 102. 145. 157. 166. 170. 174. 176. 179. 183. 185. 195. 224. 232.
Erdbeben 48. 176.
Ersatz «neu für alt» 35. 38. 187. 245.
Ersatzteile 243 f.
Explosion 43. 173.

Fabrikatstarif 196. 204. 206. **209 ff.**
Fabrikneu **241 f.**
Federbrüche 36. 170.
Feuerlöscher 44. 153. 156. 159.
Feuerrisiko 42 ff. 53. 62. 73. 77. 88 f. 121. 147. 151. 200. 221. 224.
Feuerschäden 45. 173. 238.
Feuertarif **221 ff.**
Feuerversicherung 15. **27 f.** **42 ff.** 76. 83. 87. 224.
Finnland 11.
Folgeschäden 32 f.
Frachtkosten 187. 243.
Franchise 159. 183. 210. 246.
Frankreich 11. 24. 66. 71 f. **99 ff.** 144. 157. 166. 168. 175 f. 181 ff. 185. 189. 232.
Frostschäden **178.**

Garagerisiko 45. 48 f.
Gebrauchsdiebstahl 41. 192. (s. auch Schwarzfahrt).
Gefahrbildende Faktoren 194 ff.
Gefahrquellen 13. 28. 194 f.
Gefälligkeitsfahrten 17.
Gerichtsstand **163 f.**
Gewicht als Tarifgrundlage **206 f.**
Gosstrach 123 f. 232.
Großbritannien 11. 174 f. (s. England).
Gummibereifung 28. 36. **37 ff.** 72. 172 ff. 188. 246.

Haftpflichtversicherung **14.** **15 f.** 30. 63. 76 f. 80. 83. 87. 97. 100. 118. 123. 147.
Handänderung **166 ff.**
Handelsautomobile 210. **215 ff.** 219 ff.
Händlerzuschlag 244.
Holland 11. 66. **118 f.** 144. 175. 197. 234.

Innenrisiko 43. 45. 52.
Insassen-Unfallversicherung 14. **16 f.** 63.
Instandhaltung des Automobils 39. 44. 157. 188. 194 f. 210. 240 f.
Intensität der Automobilverwendung 51 f. 188. 194 f. 199. 208 f. 217. 227. 240.
Italien 11. 24. **121 f.** 144. 157. 168. 175. 182. 185.

Japan 11. **95 ff.**
Jugoslawien **122 f.**

Kanada 11. 23. **86 ff.** 144. 170. 175. 209. 211. 213 f. 217 ff. 225 ff. 233 f.
Kartellbildung s. Verbandsbildung.
Kasko-Puffer 153. 156. 159. 215. (s. auch Stoßstangen).
Kilometerzahl als Tarifgrundlage **208 f.**
Klubrabatte 159.
Kombinierte Automobilversicherung 15. **18.** 47. 67. 72. 77. 97. 102. 106 ff. 116.
Konjunkturbrände 44 f.
Konjunkturschäden 157.
Konstruktionsfehler 35 f. 67. 171.
Kostenvoranschlag **184 f.** 242 f.
Kreditversicherung 15. **19.**
Kriegsereignisse 176.
Kuba 11.
Kühlerschützer 217.
Kulanzentschädigungen 154. 246 f.
Kündigung bei Teilschäden 162 f. 237.
Kurzschluß 33. 43. 173.

Lackierung 36. 187 f. 244.
Lastwagen 199. 202 ff. 206 f. 220. 240.
Leistungspflicht des Versicherers **185 ff.**
Lieferwagen 203.
Lohnsystem 225. 228.
Luxemburg 145. 175.

Mahnung 160. 236.
Maschinenschäden s. Betriebsschäden.
Materialfehler 32. 35 f. 171.
Materialschäden 28. 32. 35.
Mechanical breakdown 179.
Mietautomobile 38. 217.

Motor Trade Risks 51. 224.
Motor Vehicle Insurance 23. 29. 65. 69.
Mutwillige Beschädigung 30. 172.
Mutwilligkeit 27. 29.

Neu für alt s. Abzug bzw. Ersatz «neu für alt».
Neulackierung s. Lackierung.
Neuseeland 11. 95.
Neu-Südwales 93.
Niederlande s. Holland.
Nordamerika 29. 40. 42 f. 50. 52 ff. 63. 72. 78 ff. 161. 166. 172. 174 f. 179. 181. 183. 185. 195 f. 199. 209 ff. (s. auch Vereinigte Staaten und Kanada).
Norwegen 11. 31. 66. **105 f.** 145. 234.
Nutzungsausfall 189.

Objektives Risiko 51. 194.
Objektversicherung 67 ff.
Oesterreich 11. 23. 63. 66. **113 f.** 144. 160 ff. 166. 168. 172 ff. 176. 179 ff. 193. 197. 199. 234.
Omnibus 211. **218.**
Oertliche Geltung **174 f.**

Pferdestärke als Tarifgrundlage 201 ff. **204 ff.**
Plünderung 31. 176 f.
Pneumatiks 28. **37.** (s. auch Gummibereifung).
Polen **117 f.** 232.
Polizeibehörde 181. 238.
Prämienüberträge 134. 140 ff.
Prämienzahlung **160 f.**
Preisfahrten 177.
Privatpersonenautomobile 44. 199 f. 203 ff. 210. **211 ff.** 217 ff. 240.
Probefahrten 51 f. 225. 227.
Provinzialanstalten 92. 111 f.
Psychotechnische Eignung des Automobilführers 13. 194. 196.
Psychotechnische Eignungsprüfung 196.

Queensland 93 f.

Rabattgewährung 150. 153. 156.
Radiator guard s. Kühlerschützer.
Raub 172.
Rechtsschutzversicherung 15. **20.**
Reiseeffekten-Versicherung 28. **46 f.** 62. 174. 200.
Rennfahrten **177 f.**
Reparaturkosten 126. 153. 189. 243 ff.
Reparaturunwürdigkeit 186.
Reparaturwerkstätten 50 f. 151. 153. 155. 242 ff.
Requisition 127. 176.
Reserveteile 172. 197.
Rettungskosten 182. 246.
Rettungspflicht 156. **180 ff.** 239.
Risikenkumulierung 45.
Risikoauswahl 150. 152.
Risikomischung 74. 108. 126.
Rostschäden 36. 178.
Rückstellungen für schwebende Schäden 134. 140 ff.
Rücktrittsrecht bei Handänderung 167.
Rücktrittsrecht bei Teilschäden 162. 237.
Rußland s. Sowjet-Union.

Saargebiet 144 f.
Sachverständige 45. 153. 197. 204. 236. 239 f. 242 f.
Sachverständigen-Kommission **163 ff.** 186. 239.
Selbstbeteiligung 41. 110. 123. 159. 183. 210. 219. 226. 246.
Skandinavien 33. 175.
Sowjet-Union 11. **123 f.** 174. 232.
Spanien 11. **120 f.** 144. 175.
Subjektives Risiko 38 f. 64. 150. 152. 194 ff. 237.
Subsidiärklausel 173.
Südafrikanische Union 11.
Südaustralien 94 f.
System der einzeln aufgeführten Wagen 53. 225.
System der namentlich aufgeführten Fahrer 225. 227.
Schadenabwendung 181.
Schadenberechnung **239 f.**
Schadenerhebung 153. 239 f.
Schadenfeststellung 153. **236.** 239.
Schadenmeldung 236.
Schadenminderung 181.
Schadenregelung **246 f.**
Schadenursache 45. 153.
Schadenverhütung 150. 156. 180.
Schwarzfahrt 40 f. **191 f.**
Schweden 11. 31. 66. **102 ff.** 145. 168. 176. 197. 234.
Schweißkosten 245.
Schweiz 11. 20 ff. 24. 31. 33 f. 36 f. 39. 41. 43. 46 ff. 62 f. 66. 69. 74. **125 ff.** 159 ff. 172 f. 175 f. 178 ff. 193. 197.

Stillschweigende Vertragserneuerung 162.
Stoßstangen 214 f. 217.
Strafrecht 40 f.

Tarifabkommen s. Verbandsbildung.
Tasmanien 94 f.
Taxameter 218.
Teilschäden 26. 162 f. **187 ff.** 193. 200 f. 204. 237. 239 f. 242.
Temperatureinflüsse 178 f.
Tierce-assurance 24. 99 f.
Tonnentragfähigkeit 215 f. 220.
Tornadorisiko 48. 174.
Totalschaden **26. 73. 185 f.** 190. **193.** 200 f. 204. 239 f. 242. 246.
Totalverlust 26. 73. 146. 157. 186. 238 ff.
Tragfähigkeit als Tarifgrundlage **206 ff.**
Trainingsfahrten 177.
Traktoren 221.
Transportrisiko 30 f. 77.
Transportkosten 187. 239. 243.
Triptyque-Versicherung 15. **19 f.**
Tschechoslowakei 11. **116.**
Tumult s. Aufruhr.

Ueberversicherung 186.
Umschlagen des Automobils 26. 30. 170 f.
Underwriter's Laboratories 214 f.
Unfallbegriff 30. **169 ff.** 180.
Unfallschaden 28 ff. 36 ff. 49. 72. 151. 171.
Unfallversicherung 14. **16 f.**
Ungarn **115 f.** 232.
Unkostenzuschlag **243.**
Unternehmerverbände s. Verbandsbildung.
Unterversicherung 189.

Verbandsbildung **77. 98.** 101. 105 ff. 111. 113 ff. 119 f. 123. 158. **229 ff.**
Vereinigte Staaten von Nordamerika 11 f. 23. 26. 39 f. 44. 48. 52 ff. 72. 74. **75 ff.** 144. 146. 148. 155. 157. 170. 172. 175. 180. 197. 209 ff. 214 ff. 233.
Verschleißschäden 169. 243.
Versicherungssumme als Tarifgrundlage 150 f. 196. **197 ff.** 201 ff.
Versuchsfahrten 52. 225.
Veruntreuung 172 f.
Verwirkung des Versicherungsanspruchs 183.
Victoria 93.
Vollschaden s. Totalschaden.
Vorfahrten s. Probefahrten.

Wertverminderung 186 ff. 240 f.
Wertzuwachs-Versicherung 28. **55 f.** 109.
Westaustralien 93.
Wettfahrten **177 f.**
Wiederherstellungskosten 184. 186 f. 189 ff. 239. **242 ff.** 246.
Witterungsschäden 36. 178 f.

Zubehör 28. 41. **42.** 43. 48. **72.** 172. 197.